Manuel de sécurité du Canada

ÉDITION 2005

Le point sur les problèmes de sécurité à la recherche de solutions

Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense

Décembre 2004

MEMBRES DU COMITÉ

38e législature – 1e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable John Lynch-Staunton
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable Jim Munson

*L'honorable Jack Austin C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)
*L'honorable Noël A. Kinsella (ou l'honorable Terry Stratton)

**Membres d'office*

Autres sénateurs qui ont participé durant la première session de la 38e législature:

Les honorables sénateurs:

L'honorable Terry M. Mercer
L'honorable Wilfred P. Moore
L'honorable Pierre Clause Nolin
L'honorable William Rompkey
L'honorable Peter A. Stollery
L'honorable Marilyn Trenholme Counsell

MEMBRES DU COMITÉ

37e législature – 3e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable Jim Munson
L'honorable David P. Smith, C.P.

*L'honorable Jack Austin C.P. (ou l'honorable William Rompkey, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

**Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37e législature – 2e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable David P. Smith, C.P.
L'honorable John (Jack) Wiebe

*L'honorable Sharon Carstairs C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

**Membres d'office*

MEMBRES DU COMITÉ

37e législature – 1e session

COMITÉ PERMANENT DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

L'honorable Colin Kenny, *Président*
L'honorable J. Michael Forrestall, *Vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

L'honorable Norman K. Atkins
L'honorable Tommy Banks
L'honorable Jane Cordy
L'honorable Joseph A. Day
L'honorable Laurier L. LaPierre
L'honorable Michael A. Meighen
L'honorable John (Jack) Wiebe

*L'honorable Sharon Carstairs C.P. (ou l'honorable Fernand Robichaud, C.P.)
*L'honorable John Lynch-Staunton (ou l'honorable Noël A. Kinsella)

**Membres d'office*

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 ..... **1**

Introduction **1**

Lecture du rapport 19

CHAPITRE 2 ..... **21**

Postes frontaliers **21**

Problème 1: Piètre identification de la menace à la frontière 21

Problème 2: Longs délai de traitement du Service canadien du renseignement de sécurité 25

Problème 3: Formation insuffisante pour les agents frontaliers à temps partiel 29

Problème 4: Postes frontaliers dangereux 31

Problème 5: Des douaniers armés? 33

CHAPITRE 3 ..... **33**

Les côtes **35**

Problème 1: Vulnérabilité des côtes canadiennes 35

Problème 2: Pas de plan en vue de la mise en place d'une couverture radar des côtes? 37

Problème 3: Insuffisance des patrouilles côtières 39

Problème 4: Insuffisance des patrouilles côtières de longue portée 41

Problème 5: Une Garde côtière sans mordant 43

Problème 6: Aucun préavis annonçant l'arrivée d'un navire 47

Problème 7: Savoir ce qui s'en vient 49

Problème 8: Besoin d'un réseau internationale de communication de préavis de circulation maritime 51

Problème 9: Navires dont l'arrivée n'a pas été annoncée 53

Problème 10: Transpondeurs pour petits bateaux 55

Problème 11: Conteneurs dangereux 57

Problème 12: Manque d'agents frontaliers canadiens à l'étranger 59

Problème 13: Surveillance des Grands Lacs 61

Problème 14: Surveillance des eaux intérieures 65

Problème 15: Retards au chapitre de la formation 67

CHAPITRE 4 69

Les Forces canadiennes 69

Problème 1: Compressions budgétaires 69

Problème 2: Retard dans l'acquisition d'immobilisations 73

Problème 3: Un rythme opérationnel excessif 75

Problème 4: Une surcharge opérationnelle pour des troupes en nombre insuffisant 79

Problème 5: Un examen qui n'a que trop tardé 83

Problème 6: Trop peu d'exercices d'entraînement de grande envergure 85

Problème 7: Le lent cheminement vers Wainwright 87

CHAPITRE 5 89

La structure et la coordination au sein du gouvernement 89

Problème 1: Besoin d'une haute influence 89

Problème 2: Besoin d'une équipe solide 93

Problème 3: Coordination au sommet 95

Problème 4: Politique inexistante en matière de sécurité nationale 97

Problème 5: Besoin de centres d'opérations d'urgence 99

Problème 6: Nécessité d'une coordination Canada-État-Unis 101

Problème 7: Piétinement du partage de renseignements 105

Problème 8: Surveillance mal coordonnée 107

Problème 9: Manque de personnel dans les milieux du renseignement 111

Problème 10: Faiblesse des activités de renseignement à l'étranger 115

Problème 11: Ratés dans l'intégration de l'information 117

Problème 12: Manque de surveillance 119

Problème 13: Manque de coordination en matière de défense côtière 123

Problème 14: Affectation des produits de la criminalité 125

Problème 15: Le Canada est trop replié sur lui-même 127

CHAPITRE 6 ..... **129**
Les ports **129**
Problème 1: Vulnérabilité des ports 129
Problème 2: Présence du crime organisé dans les ports 131
Problème 3: Abords des ports 135
Problème 4: Ressources policières insuffisantes dans les ports 137
Problème 5: Contrôle insuffisant des conteneurs 139
Problème 6: Surveillance insuffisante des conteneurs 143
Problème 7: Vulnérabilité des traversiers 145
CHAPITRE 7 ..... **147**
Aéroports **147**
Problème 1: Contrôle des bagages enregistrés 147
Problème 2: Vérifications insuffisantes des antécédents 151
Problème 3: Aucun système cohérent d'attribution de laissez-passer côté ne piste 155
Problème 4: Manque de préparation des équipages d'aéronefs 159
Problème 5: Des pilotes armés? 161
Problème 6: Alerter les équipages d'aéronefs 163
Problème 7: Rôle des agents de protection à bord 165
Problème 8: Vulnérabilité des portes du poste de pilotage 167
Problème 9: Formation en matière de sécurité pour les préposés à l'entretien 169
Problème 10: Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports? 171
Problème 11: Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus 175
Problème 12: Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité 179
Problème 13: Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports 183
Problème 14: Accès aux zones réglementées des aéroports 185
Problème 15: La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés 189

Problème 16: Déficience de renseignements à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) 193
Problème 17: Services policiers aéroportuaires inadéquats 195
Problème 18: Manque de transparence dans les améliorations à la sécurité 199
Problème 19: Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien 201
Problème 20: Confidentialité excessive 205
Problème 21: Manque de transparence financière 209

CHAPITRE 8 211

La protection civile 211

Problème 1: Gestion déficiente des mesures d'urgence 211
Problème 2: Mesures d'urgence improvisés 213
Problème 3: Incapacité de déployer des forces policières en cas d'urgence 215
Problème 4: Aucun rôle pour la Réserve 217
Problème 5: Pas de rôle nationale pour la DART 221
Problème 6: Mauvaise gestion des dépôts d'urgence 223
Problème 7: Manque de matériel pour les premiers intervenants 225
Problème 8: Absence de mémoire institutionnelle des « leçons retenues » 227
Problème 9: Manque de centralisation en protection de la santé 229
Problème 10: Piètre collaboration 231
Problème 11: Communications publiques d'urgence 233
Problème 12: Piètre équipement de communication 237
Problème 13: Premiers répondants tenus à l'écart 239
Problème 14: Base de donnés centrale déficiente sur les infrastructures essentielles 241
Problème 15: Absence de leadership en matière de pratiques exemplaires 243
Problème 16: Les grandes villes devraient aider les régions 245

ANNEXE I 247

Corrections et omissions 247

ANNEXE II 251

Ordre de renvoi 251

ANNEXE III **253**
Ont discuté avec le Comité 253
ANNEXE IV **297**
Biographies du Comité 297
APPENDIX V **309**
Biographies du Secrétariat du Comité 309
ANNEXE VI **317**
Index des recommandations 317

CHAPITRE 1
Introduction

> « Imaginer le pire n'est pas une attitude défaitiste. C'est la meilleure façon d'éviter la défaite. Il n'est pas non plus défaitiste de concéder qu'on ne pourra jamais éradiquer complètement la terreur. Les terroristes vont continuer de menacer la vie politique démocratique partout où des groupes opprimés ou marginalisés croient que leur cause justifie la violence. Mais nous pouvons certainement leur refuser la victoire. Nous pouvons continuer à vivre sans peur au sein d'institutions libres. Pour y parvenir, cependant, nous devons changer notre façon de penser et nous écarter de nos rassurants sentiers battus conservateurs et libéraux[1]. »
>
> Michael Ignatieff
> « Lesser Evils »
> *The New York Times Magazine*
> 2 mai 2004

Ce document est le premier rapport sur la sécurité nationale publié par le Comité depuis la dernière élection fédérale. Il en a publié neuf sur le sujet au cours des trois années qui ont précédé l'élection : huit d'entre eux pendant le mandat du gouvernement Jean Chrétien, et un pendant le mandat du gouvernement Martin[2].

Le dossier de l'héritage du gouvernement Chrétien en matière de sécurité nationale est maintenant fermé. Dans l'ensemble, cette époque s'est caractérisée par des restrictions de dépenses, les dépenses militaires ayant été particulièrement touchées. Le Comité continue d'examiner bon nombre des problèmes de sécurité qui ont commencé à l'inquiéter lors du mandat de Jean Chrétien et il surveille

---

[1] Michael Ignatieff, « Lesser Evils », *The New York Times Magazine*, 3 mai 2004, http://www.nytimes.com/2004/05/02/magazine/02TERROR.html (consulté le 3 mai 2004).

[2] Le Comité a publié huit rapports sous le gouvernement Chrétien : *Les activités commémoratives* (novembre 2003); *Les côtes du Canada: les plus longues frontières mal défendues du monde* (octobre 2003); *Traumatismes liés au stress : le besoin de compréhension* (juin 2003); *Pour rectifier la position des Forces canadiennes concernant la mort ou la mutilation* (avril 2003); *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens* (janvier 2003); *Pour 130 dollars de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, UNE VUE DE BAS EN HAUT* (novembre 2002); *La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne* (septembre 2002); et *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense* (février 2002). Il en a publié un depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre Paul Martin : *Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne* (mars 2004).

l'évolution d'événements qui se sont produits depuis le début du mandat de Paul Martin.

Les successeurs de M. Chrétien ont maintenant eu le temps de se pencher sur les questions liées à la sécurité nationale. Il est à porter au crédit du nouveau gouvernement d'avoir mis en place des réformes importantes, plus particulièrement le regroupement d'une bonne partie des dossiers sous la houlette de la vice-première ministre ainsi que la publication de la politique de sécurité nationale.

Les politiciens et les fonctionnaires fédéraux méritent certaines félicitations pour avoir contribué ainsi à améliorer la sécurité des Canadiens ces dernières années. Cela dit, il reste à régler de nombreux problèmes importants. Voici le défi lancé fixé par le Comité au gouvernement Martin :

> ***Vous avez apporté des ajustements utiles, mais il reste du pain sur la planche; nous vous conseillons fortement de considérer la sécurité et la défense comme des dossiers de première importance et de vous mettre à l'oeuvre.***

Le Comité reconnaît que différentes mesures ont été prises au cours des trois dernières années en vue de redéfinir l'approche du Canada en matière de sécurité nationale. Toutefois, le point de vue du Comité est que, dans bien des cas, le gouvernement n'est pas allé assez loin compte tenu de l'accroissement et de la nature changeante des menaces naturelles et d'origine humaine pour les Canadiens, et qu'il n'a pas consacré de manière soutenue l'énergie nécessaire à leur atténuation.

Réussites et échecs :

Quelques exemples de réussites

Il y a eu quelques résultats positifs, dont les suivants :

- La création du poste de vice-premier ministre responsable de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'automne dernier, l'une de nos principales recommandations était de rendre le poste de vice-premier ministre permanent et de confier au titulaire le portefeuille de la sécurité nationale.

Les dossiers de la sécurité peuvent maintenant être défendus avec force par quelqu'un qui a un accès direct au Cabinet du premier ministre. La situation n'est pas parfaite, mais il sera question de cela au Chapitre 5.

- La publication de la Politique de sécurité nationale a mis fin à l'habitude du gouvernement de traiter les problèmes de sécurité de manière ponctuelle et improvisée. Cela représente un bon point de départ car on y établit des objectifs et un processus rationnel pour les réaliser.

  Mais le travail demeure incomplet. Jusqu'ici, nous n'avons qu'un squelette, qu'il faudra recouvrir de chair.

- Le Comité a recommandé que le gouvernement accorde une importance particulière à la sécurité des côtes, notamment en établissant des centres d'opérations multiministériels, en modernisant les techniques de surveillance et en prenant de nouvelles mesures pour identifier les navires faisant route vers le Canada. Il y a eu des progrès dans chacun de ces secteurs. Les centres d'opérations et les nouvelles technologies de surveillance seront bientôt une réalité, et de nouveaux règlements sont en place pour aider à identifier les navires qui font route vers le Canada.

  Mais il reste du pain sur la planche. La responsabilité concernant les côtes demeure partagée entre deux ministères. Tant la Gendarmerie royale du Canada que la Garde côtière canadienne pourraient intervenir beaucoup plus utilement pour défendre nos côtes. C'est le talon d'Achille du Canada.

- Le gouvernement a finalement reconnu que les Forces canadiennes ont été exploitées bien au-delà de leurs limites ces dernières années et qu'il faudra réduire les déploiements pendant qu'elles se refont une santé (voir le Chapitre 4, problèmes 1 et 2, à la page 69 et 73). Lorsque le Comité a déclaré la première fois que les Forces étaient largement sous-financées et surutilisées et qu'il a fourni des détails à cet égard, on l'a accusé d'exagérer. Lorsque nous avons insisté pour dire que nos Forces devraient être retirées pour leur donner le temps de se régénérer, on nous a ridiculisés. Maintenant, nos propos semblent plutôt modérés.

  Plusieurs analystes militaires ont réclamé pour le budget de la défense une augmentation de base qui, au fil du temps, donnerait lieu à un budget du même

ordre que celui envisagé dans notre recommandation de verser 4 milliards de dollars, puis des montants indexés à l'inflation[3]. L'aspect intriguant de la chose est que nous sommes tous parvenus à une augmentation comparable en partant de différents points de départ et en utilisant différentes méthodes. Il semble maintenant y avoir un consensus quant au niveau du financement militaire nécessaire pour un pays ayant la taille, la richesse et les intérêts du Canada.

Le gouvernement fédéral n'a pas encore pris de mesures qui pourraient se traduire par une augmentation suffisante des dépenses militaires. Mais, en avril, David Pratt, alors ministre de la Défense, a invoqué la nécessité de mettre fin au cycle des déploiements effrénés : « Vient un moment où il faut dire, pour le bien-être de nos troupes, qu'un repos bien mérité s'impose[4]. » Certaines indications donnent à penser que le gouvernement commence à comprendre la gravité du problème.

Peut-être avons-nous tort de classer parmi les réussites la reconnaissance de ce problème par le gouvernement. Toutefois, le Comité croit qu'étant donné son ampleur, l'admission qu'il existe est une condition préalable à sa résolution.

Quelques exemples d'échecs

On ne devrait guère s'étonner – compte tenu des décennies de négligence – du fait que la liste de problèmes non résolus dressée par le Comité soit plus longue que celle des difficultés en voie de l'être. Voici quelques exemples seulement des problèmes auxquels le gouvernement n'a pas encore réagi de façon adéquate :

- Le Comité a recommandé que le ministère de la Défense nationale obtienne une augmentation immédiate permanente de 4 milliards de dollars de son budget de référence, suivie de hausses indexées à l'inflation. Les budgets fédéraux de 2003 et 2004 prévoyaient bien des augmentations du budget de la Défense ainsi qu'une affectation unique pour les opérations et les éventualités, mais ces injections de fonds demeurent très loin du compte.

  Les ressources de la Défense nationale demeurent surutilisées et continuent de se détériorer. La liste des bonnes causes qui pourraient bénéficier des surplus

[3] Parmi les institutions en question, il y a le Defence Management Program de l'Université Queen's, le Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants de la Chambre des communes, la Conférence des associations de la défense et le Bureau du vérificateur général.
[4] CBC News Online, « Minister Says Canada's Soldiers Are Going to Take a Rest », le lundi 19 janvier 2004, http://www.cbc.ca/stories/2004/01/16/pratt040116 (consulté le 30 octobre 2004).

fédéraux récurrents est très longue. Compte tenu de l'impuissance du Canada à protéger ses citoyens et de son influence de plus en plus ténue sur la scène mondiale, on se serait attendu à ce que la sécurité nationale figure au sommet de cette liste. Or il n'en est rien!

- Inexplicablement, le gouvernement n'a pas lancé d'enquête judiciaire pour évaluer le risque potentiel que représente, du point de vue de la sécurité, la présence du crime organisé dans les ports canadiens. Il s'agit d'un problème multidisciplinaire et multijuridictionnel dont seule une enquête approfondie pourra venir à bout. Les autorités portuaires savent bien que leurs installations sont infiltrées par des criminels qui ont pour mission d'ouvrir la voie à la contrebande. Et être vulnérable à la criminalité c'est, par définition, être vulnérable au terrorisme. Le gouvernement croit-il qu'une enquête serait embarrassante? Chose certaine, elle ne serait pas aussi embarrassante ou dommageable – ou meurtrière – qu'une attaque terroriste.

- Il n'y a pas eu de réponse aux recommandations du Comité voulant que le courrier soit soumis à des contrôles courants ou que l'on impose aux exploitants des services aéronautiques (la zone utilisée pour les avions nolisés, d'affaires ou de tourisme) rattachés aux grands aéroports les mêmes contrôles de sécurité que ceux appliqués dans les terminaux commerciaux. Les terroristes n'ont pratiquement plus accès aux aéroports canadiens par la porte de devant. Mais celle de derrière demeure grande ouverte.

  En outre, il n'y a pas eu de réponse adéquate aux recommandations du Comité voulant que les travailleurs des aéroports soient fouillés avant d'entrer dans les zones sécuritaires. Il semble que les portes de côté soient elles aussi ouvertes.

Priorités nationales

Ce n'est un secret pour personne que les gouvernements Chrétien et Martin se sont donné pour mission d'éliminer les déficits budgétaires et de réduire la dette nationale. C'est un objectif louable. Personne ne veut laisser aux générations futures une énorme dette accumulée par les politiciens d'aujourd'hui.

Toutefois, l'acte de gouverner ne doit pas être axé uniquement sur la frugalité. Une saine comptabilité importe, mais une solide analyse des besoins actuels du pays, conjuguée à une vision d'avenir, est ce qui importe le plus.

Sur le plan strictement pratique, un pays a la responsabilité d'éviter à ses citoyens les préjudices physiques – cela tient à l'essence même de l'esprit national. Le premier impératif national correspond au premier impératif humain : la survie.

Sauf pour des raisons de légitime défense, aucun pays n'a intérêt à s'effacer sur la scène mondiale. La perte d'influence signifie non seulement une perte de respect, mais également une influence politique moindre et un amenuisement des ouvertures économiques. Avec l'émergence de nouvelles puissances comme la Chine et l'Inde, la scène mondiale s'élargit. Le Canada ne peut se permettre d'y céder sa place s'il veut promouvoir les intérêts de sa population. Mais c'est bien cela qui se produit, car lorsque des problèmes internationaux ont besoin de la contribution de tous les acteurs importants, trop souvent le Canada n'a que des mots à offrir.

Les bons sentiments et la diplomatie ne peuvent remplacer la capacité d'un pays de prêter main-forte au monde lorsqu'il en a besoin. La tyrannie, les désordres et les catastrophes naturelles exigent une réaction immédiate. Or notre pays est en train de perdre rapidement sa capacité de réagir.

Le Comité est d'avis que le gouvernement fédéral doit concilier plus judicieusement la prudence budgétaire et les dépenses essentielles à la protection et à la consolidation de l'avenir du pays. À l'heure actuelle, le Canada est le seul pays du G-7 à dégager un excédent budgétaire[5]. Jusqu'à un certain point, c'est une chose dont les Canadiens doivent être fiers. Mais les pays avisés, comme les entreprises avisées, font des économies là où c'est nécessaire et dépensent là où c'est nécessaire.

---

[5] Gouvernement du Canada, *Rapport financier annuel du gouvernement du Canada, exercice 2003-2004* (Ottawa: ministère des Finances), http://www.fin.gc.ca/afr/2004/AFR2004-f.pdf (consulté le 10 novembre 2004)

Il y a, et il y a eu, de l'argent disponible pour renforcer l'élément crucial que constitue notre sécurité nationale. Le gouvernement fédéral a dégagé des excédents pendant huit années consécutives et il a utilisé l'essentiel de ces fonds pour réduire la dette[6]. La dette nationale du pays a été réduite de 61,4 milliards de dollars au cours des sept dernières années, une somme gigantesque, et le ratio de la dette au PIB a chuté de son maximum de 68,4 % (1995-1996) à 41,1 %[7]. L'homme sage cherche à liquider son hypothèque, mais il consacre également de l'argent à la réparation du toit si nécessaire. Sinon, tous ses versements hypothécaires n'auront servi à rien.

Les soins de santé et la sécurité nationale

Outre la réduction de la dette, le Canada s'est retrouvé avec deux énormes tâches au cours de la dernière décennie : premièrement, réformer le système de santé, et deuxièmement, réformer le système de sécurité nationale. Le nouveau gouvernement a déjà pris un engagement majeur à l'égard des provinces afin de relever le défi des soins de santé. Pour ce qui est de celui de la sécurité, on attend toujours.

Pour la majorité de la population, la réforme du système de santé est beaucoup plus prioritaire parce que les problèmes de santé refont surface de façon régulière – il est rare qu'il se passe une journée sans que le simple citoyen ne s'inquiète de sa propre santé ou de celle de parents, d'amis ou de voisins.

Par contre, les événements catastrophiques, comme des attaques terroristes ou des désastres naturels, n'arrivent pas assez souvent pour qu'un grand nombre de Canadiens sentent la nécessité de s'y préparer. Cela peut paraître étrange, compte tenu du fait que presque tout le monde assure son logement contre l'éventualité rare d'un incendie; mais cette inquiétude ne semble pas se transposer à une échelle plus vaste. Malgré les profondes implications d'un fiasco en cas de désastre naturel ou d'origine humaine, la plupart d'entre nous avons tendance à nous en remettre à la chance pour la sécurité nationale et la défense. Or la chance, c'est bien connu, n'est pas souvent au rendez-vous.

---

[6] Gouvernement du Canada, *Rapport financier annuel*, p. 8.
[7] Gouvernement du Canada, *Rapport financier annuel*, p. 8.

La marginalisation de la sécurité nationale

Le corps du présent document décrit certaines mesures que le gouvernement actuel a prises pour améliorer la capacité du Canada en matière de sécurité et de défense. Ces mesures ne sont certainement pas sans effet. Pourtant, compte tenu de l'impératif d'améliorer la capacité du pays de se défendre et de lui faire occuper la place souhaitée sur la scène mondiale, il convient de dire que le nouveau gouvernement n'a pas encore fait la preuve qu'il est prêt à consacrer les ressources nécessaires à la concrétisation de ses objectifs déclarés.

De toute façon, il y a toujours des questions considérées comme importantes par des gens intelligents au sein du gouvernement et qui finissent par être marginalisées. Pourquoi? Parce que les gouvernements nationaux font face chaque jour à des centaines de problèmes qui touchent des millions de personnes. Or ils ne peuvent se concentrer sur des centaines – ni même sur plusieurs dizaines – de questions ou problèmes en même temps. Alors ils écartent de leurs priorités politiques la plupart des dossiers aussi longtemps qu'ils le peuvent. Et ce ne sont pas toujours les moins importants qui sont ainsi relégués à l'arrière-plan.

Il existe de nombreuses façons de marginaliser une question : l'embrouiller, en remettre l'étude à plus tard, miner la crédibilité de ceux qui la trouvent importante, promettre des demi-mesures pour la régler (habituellement, à un moment quelconque dans un avenir obscur), faire valoir que d'autres questions sont beaucoup plus urgentes, ou simplement tirer parti de la mémoire défaillante du public. Il y a lieu de répéter que les dossiers marginalisés ne sont pas toujours ceux qui *devraient* l'être. Il s'agit souvent de ceux que les gouvernements croient pouvoir marginaliser sans pour cela devoir payer un prix politique énorme.

L'état de préparation militaire – de fait, l'état de préparation pour tous les types de catastrophes naturelles ou d'origine humaine – fait partie de ces dossiers. Si les Canadiens avaient exigé que la sécurité nationale reçoive la même attention que celle accordée aux soins de santé ou à la réduction du déficit et de la dette, les Forces armées n'auraient jamais fondu au rythme où cela s'est produit dans la dernière décennie du XX^{e} siècle.

Les Canadiens ne veulent pas penser à la possibilité de partir en guerre. Ils ne veulent pas penser qu'il est très possible qu'un événement comme celui du 11 septembre puisse se produire ici, ni que le SRAS ou la maladie de la vache folle puissent ne constituer qu'un simple avant-goût de problèmes à venir. Ils ne veulent

pas non plus penser que notre économie pourrait péricliter par suite de la fermeture de notre frontière à cause de préoccupations touchant la sécurité.

Le fait qu'au cours des trois dernières décennies, les gouvernements aient pu, sans devoir en payer le prix politique, présider à la fragilisation des Forces armées canadiennes – malgré d'innombrables reportages dans les médias au sujet des hélicoptères Sea King inaptes au service, de familles de militaires obligées d'avoir recours aux banques alimentaires et de soldats forcés de faire de « l'autostop » jusqu'aux zones de guerre – montre qu'il n'est guère difficile de reléguer ce dossier en marge des préoccupations courantes.

Il ne sera pas aisé de donner à la sécurité nationale la place qui lui revient dans l'ordre des priorités politiques du pays. Or le rôle principal et la raison première de la création des gouvernements est de veiller à la sécurité des citoyens. Aucun gouvernement ne peut se soustraire à cette responsabilité primordiale. Afin de maintenir notre intégrité en tant que nation, nous devons comprendre l'importance d'assurer la sécurité des citoyens. Cela doit devenir un sujet de débat sur la place publique. *C'est un impératif moral.*

Pourquoi avoir produit ce rapport?

S'il est un mot d'ordre que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a fait sien, c'est le mot persévérance. Nous croyons que l'optimisation de la sécurité des Canadiens et la nécessité pour le Canada de jouer un rôle utile dans les affaires mondiales sont deux des plus grands besoins du pays.

Notre comité a de nombreuses raisons de persister à réclamer des gouvernements qu'ils fassent la preuve d'une démarche intelligente et assidue en vue d'atteindre ces objectifs. Deux des ces raisons sont : a) nos réussites; et b) nos échecs.

Nous persistons parce que nous sommes encouragés de constater qu'au cours de l'année écoulée, le gouvernement fédéral a montré qu'il avait compris le bien-fondé de certaines de nos recommandations, et pris des mesures en conséquence. Grosso modo, il y a eu des progrès notables en vue de résoudre environ la moitié des problèmes que le Comité a recensés au cours des trois dernières années.

Mais nous persistons également parce qu'un grand nombre de nos recommandations – bien reçues par le public, la plupart des analystes militaires, les médias et les membres des Forces canadiennes eux-mêmes – ont été passées sous

silence, différées ou traitées d'autres manières insatisfaisantes par le gouvernement.

Nous serions les derniers à prétendre que notre comité détient la vérité absolue quant à la meilleure façon pour le gouvernement de défendre les Canadiens et de contribuer à l'avènement d'un monde juste et stable. Mais nous travaillons d'arrache-pied à rassembler de bons éléments de preuve, à vérifier leur véracité, à débattre de leur valeur pour ce qui est de relever les défis auxquels nous sommes confrontés, à effectuer le tri nécessaire à l'établissement des priorités et à communiquer nos conclusions au gouvernement et au public canadien.

Le public et les politiciens

Nous faisons tout pour nous montrer exigeants – exigeants aussi bien envers le gouvernement qu'envers le public canadien.

Ce que nous exigeons du gouvernement du Canada est simple :

S'il considère notre démarche justifiée, le gouvernement devrait mettre en oeuvre nos recommandations. Dans le cas contraire, il devrait expliquer – publiquement – pourquoi il trouve notre logique défaillante à certains égards, ou pourquoi il a d'une manière ou d'une autre les mains liées et ne peut donc donner suite à des recommandations logiques.

Ce que nous exigeons des Canadiens eux-mêmes est également simple :

Nous voulons qu'il y ait un débat public sur les dossiers importants de la sécurité nationale. Nous avons l'apathie en horreur. Si les Canadiens n'exercent pas de pression suffisante sur les gouvernements pour qu'ils agissent dans les dossiers importants, bien souvent ces gouvernements font du sur-place.

La nécessité d'un débat public

> « N'acceptez pas qu'on vous dise que les détails d'un système de sécurité ne peuvent être dévoilés pour des raisons de confidentialité. J'ai évalué des centaines de systèmes de sécurité au cours de ma carrière et j'ai appris que lorsque quelqu'un ne veut pas révéler les détails du système, c'est habituellement que cette personne serait embarrassée de le faire. Le secret contribue à perpétuer la mentalité du « fiez-vous à nous et vous ne le regretterez pas », qui aboutit immanquablement à la mise en place de systèmes de sécurité boiteux. L'ouverture démystifie; le secret obscurcit[8]. »
>
> Bruce Schneier
> *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World*, page 278

Pendant les trois années au cours desquelles le Comité a produit ses neuf rapports, ses membres se sont faits constamment rappeler à l'ordre lorsqu'ils commençaient à poser les questions qui se sont avérées être les bonnes au sujet de la sécurité nationale. Non seulement on nous faisait taire, mais on nous reprochait d'avoir l'imprudence et la témérité de poser en public des questions précises sur les mesures de sécurité.

> *« Les terroristes vont découvrir nos lacunes! La vie de Canadiens va être mise en danger parce qu'un groupe de sénateurs cinglés ont plastronné pour la galerie en territoire défendu! Le ciel va nous tomber sur la tête! »*

On nous a dit trop souvent que l'information ne pouvait être rendue publique alors qu'en réalité, elle l'était déjà. De fait, dans certains cas, on nous refusait des renseignements auxquels avaient facilement accès des dizaines de milliers de Canadiens ayant un rapport même lointain avec l'appareil militaire, les aéroports ou les postes frontaliers.

Depuis la nuit des temps, les gouvernements élaborent des systèmes permettant de centraliser le pouvoir et de monopoliser l'information. Le gouvernement Martin a promis d'être beaucoup plus ouvert et démocratique. Nous espérons qu'il le sera. Pourtant, le Comité continue de se heurter à des obstacles apparemment innombrables lorsqu'il cherche à obtenir des réponses à de simples questions – des

[8] Bruce Schneier, *Beyond Fear: Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World* (New York: Copernicus Books, 2003), p. 278.

questions qu'un trop grand nombre de ministres ne semblent pas se poser eux-mêmes.

Au cours de l'été, le président sortant et actuel du Comité a communiqué avec les ministères et organismes concernés, comme cela est son droit en tant que parlementaire, afin de savoir où chacun en était dans sa réponse aux recommandations du Comité. Il leur a fait parvenir une première lettre le 22 juillet en leur demandant une réponse pour le 15 septembre 2004. Cette première correspondance a été suivie d'une autre, le 20 août 2004. On lui a répété à maintes reprises que le travail était en cours et que le gouvernement préparait une « réponse coordonnée ». Au 26 novembre 2004, cinq réponses seulement avaient été reçues[9]. Nous savons que des réponses ont été préparées par différents organismes et ministères, mais il semble y avoir un goulot d'étranglement au centre.

Ce n'est pas la première fois que le Comité se heurte à un mur de béton. Par suite de la publication de *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, l'un de ses rapports antérieurs, le gouvernement a déposé une réponse au Parlement. Nous mettons au défi

Chronologie d'une requête frustrante

Au cours de l'été, le président sortant et actuel du Comité a, à titre de parlementaire individuel, communiqué avec les ministères et organismes concernés afin de savoir où chacun en était dans la suite donnée aux recommandations du Comité. Il a reçu un nombre insatisfaisant de réponses.

22 juillet : Une lettre a été envoyée à 16 ministères et organismes pour leur demander de préciser où ils en étaient dans la suite donnée aux recommandations du Comité – réponse demandée pour le 15 septembre.

20 août : Contact de rappel effectué, avec réitération de la demande.

27 septembre : Le Bureau du Conseil privé indique qu'une « réponse coordonnée » est en voie de préparation.

Au 26 novembre : Seulement cinq réponses ont été reçues.

Réponses reçues de (dans l'ordre) :
- Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
- Service canadien du renseignement de sécurité
- Ministère de la Défense nationale
- Citoyenneté et Immigration Canada
- Bureau du Conseil privé

[9] Les ministères et organismes qui ont répondu sont, dans l'ordre : le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le 7 octobre 2004; le Service canadien du renseignement de sécurité, le 12 octobre 2004; le ministère de la Défense nationale, le 3 novembre 2004; Citoyenneté et Immigration Canada, le 12 novembre 2004; et Bureau du Conseil privé, le 12 novembre 2004.

quiconque s'intéresse à ces questions d'y trouver de la consistance. Pour notre part, *nous n'avons pas réussi.*

Lors de notre troisième série d'audiences, le jeudi 19 juillet 2001, des témoins du Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile (BPIEPC) ont essayé de nous vendre l'idée que, du point de vue de la capacité du gouvernement fédéral de réagir aux situations d'urgence, tout allait bien. On n'avait qu'à leur faire confiance. Eh bien! Non. Des événements comme la panne d'électricité qui a frappé l'Est ontarien en août 2003 ont vite démontré que ce n'était pas le cas.

Lorsque le Comité examinait la sécurité dans les aéroports, les responsables ont refusé de répondre à nos allégations sur l'existence d'énormes problèmes en soutenant qu'il était illégal pour eux de discuter de ces dossiers en vertu des dispositions sur le secret de la *Loi sur les transports*. Une attitude d'ouverture à notre égard aurait fait le jeu des terroristes.

Foutaise! Tous les employés d'aéroport, leurs conjoints et leurs amis ainsi que tous ceux qui fréquentaient les cafés-restaurants dans le voisinage immédiat des aéroports savaient que le système de sécurité était poreux et que le personnel était infiltré par des membres du crime organisé qui agissaient comme des joueurs de ligne au football pour d'éventuels terroristes, en ouvrant de larges brèches permettant à quiconque serait chargé d'une mission d'y pénétrer.

Lorsque les ministres et les fonctionnaires ont manqué à leur devoir envers les Canadiens, nous nous sommes rendus sur le terrain et avons demandé aux gens de témoigner. Ils ont bien voulu le faire. Ceux qui nous ont dit la vérité, ce sont les pilotes, les agents de bord, les dirigeants syndicaux, les employés d'entretien et certains représentants des services policiers.

Au départ, cela a provoqué un déni. David Collenette, ministre des Transports à l'époque, a qualifié notre rapport de recueil d'anecdotes[10]. Une petite chose lui a échappé cependant : lorsqu'on accumule suffisamment d'anecdotes, on obtient une véritable histoire.

[10] Tonda MacCharles, « Report finds huge gaps in air safety; Senate committee says system still very vulnerable; Box-cutters left on seat plane one scary example », Toronto Star, (22 janvier 2003) : A4.

Les médias

Le Comité n'est pas en mesure d'exiger quoi que ce soit du quatrième pouvoir, et à juste titre. En effet, la pensée indépendante est au cœur même d'une presse libre, tout comme d'une société libre.

Heureusement, les médias ont rendu un service exceptionnel au Comité en portant son travail à la connaissance du gouvernement fédéral et du public canadien. Au cours des trois dernières années, près de 1 500 reportages en ont fait état[11].

Non seulement les organes de presse ont diffusé nos conclusions et recommandations, mais ils ont accompli quelque chose de tout aussi important : ils ont contribué à les valider. Le Comité ne demande pas au public de croire que ses recommandations reposent sur des vérités incontestables; lui-même n'était pas prêt à croire les responsables gouvernementaux qui essayaient de le faire taire en disant : *« Faites-nous confiance; tout le monde est en sécurité; nous savons ce que nous faisons; c'est simplement que nous ne pouvons en parler pour des raisons de sécurité. »*

Le Comité a dit que les aéroports canadiens n'étaient pas sûrs. Le *Globe and Mail* s'est rendu sur place afin de mener sa propre enquête. Dans un article de fond en quatre parties publié près d'un an après la parution de notre rapport *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, le *Globe* a fait constamment référence à nos conclusions tout en leur apportant de nouveaux éléments de preuve[12].

La série d'articles du *Globe* n'est qu'un exemple. Des journaux de tout le pays ont utilisé nos rapports de manière semblable et fait écho à nos propos, entre autres le *Calgary Sun*, l'*Edmonton Journal*, le *Halifax Chronicle-Herald*, le *London Free Press*, l'*Ottawa Citizen*, le *National Post*, le *Vancouver Sun* et le *Winnipeg Free Press*.

---

[11] D'après une estimation du Sénat, le travail du Comité a été mentionné dans 1 484 reportages d'octobre 2001 à septembre 2004. Au cours de la même période, le site Web du Comité a reçu 457 466 visites, davantage que tout autre comité du Sénat.

[12] La série d'articles parue en décembre 2003 dans le *Globe and Mail* et intitulée « Pearson Airport: Security Alert » comprenait les quatre reportages suivants : « Drug rings pierce airport security » (18 décembre 2003), par Christine Boyd et Timothy Appleby; « Pearson workers corrupted by easy money, lax screening » (19 décembre 2003), par Timothy Appleby et Michael Den Tandt; « Ground crews take security shortcuts » (20 décembre 2003), par Michael Den Tandt et Timothy Appleby; et « Delays plague efforts to improve airports' safety, critics say » (22 décembre 2003), par Michael Den Tandt et Timothy Appleby.

Encore une fois, le Comité ne prétend pas trôner au sommet de l'Olympe lorsque vient le temps de se prononcer sur les questions militaires. Mais – du moins jusqu'ici – les médias ont mis notre travail à l'épreuve et constaté la légitimité de nos préoccupations. Ils ont aussi alerté le public, sans lequel aucun changement important ne peut avoir lieu.

Comment le vent a tourné

Les médias canadiens n'ont pas été les seuls à souscrire à nos conclusions. Cela ne s'est pas produit tout de suite, mais, l'un après l'autre, des responsables militaires ont commencé à reconnaître que nous avions mis le doigt sur des vérités incontournables.

En novembre 2002, le Comité a recommandé que toutes les forces militaires canadiennes cessent leurs activités outre-mer dès la fin des périodes de service en cours et qu'après cela aucune force ne soit déployée outre-mer pendant un minimum de 24 mois. Les protestations ont fusé de toute part. Un porte-parole du ministre de la Défense de l'époque, John McCallum, a rejeté une suspension des déploiements en disant que ce n'était pas une option[13]. « Une option inacceptable », a objecté le chef de l'opposition, Stephen Harper[14]. Pas réaliste, a déclaré le colonel retraité Alain Pellerin, directeur exécutif de la Conférence des associations de la défense[15]. « C'est très naïf et irresponsable », a dit le porte-parole de l'Alliance en matière de défense à l'époque, Léon Benoît[16].

Nos dirigeants militaires sont demeurés silencieux pendant des mois. Puis, à la fin de mai 2003, dans une allocution prononcée au moment de son départ à la retraite, le lgén Mike Jeffrey, alors chef d'état-major de l'Armée de terre, a indiqué que l'avenir de l'armée le préoccupait puisque l'engagement d'envoyer deux détachements d'environ 1 800 soldats pendant six mois chacun en Afghanistan signifiait qu'un tiers des forces déployables allaient être en mission à l'étranger[17].

Un mois plus tard, le contre-amiral Glenn Davidson, alors commandant des Forces maritimes de l'Atlantique (maintenant vice-amiral et le représentant militaire du

[13] Paul Samyn, « 'We can't afford a war,' Senate report says Canada should recall all troops, stay away from Iraq », *Winnipeg Free Press*, (13 novembre 2002) A1.
[14] Samyn, « 'We can't afford a war,' Senate report says ».
[15] Samyn, « 'We can't afford a war,' Senate report says ».
[16] Stephen Thorne, « Troops should be kept home for 2 years, report says », Halifax Chronicle-Herald, (13 novembre 2002) A1.
[17] « Are we really playing our part », *Winnipeg Free Press*, 31 mai 2003 : A15.

Canada à l'OTAN en Bruxelles), a admis que la marine avait besoin d'un temps d'arrêt après avoir envoyé 15 de ses 18 navires de guerre dans la mer d'Arabie dans le cadre de 16 déploiements (un navire a été envoyé deux fois), par suite des attentats du 11 septembre 2001[18]. « Nous prenons seulement une pause ici, a-t-il dit. Si nous devions participer à une autre opération internationale ou d'urgence nécessitant un aussi grand effort, la situation deviendrait vraiment difficile[19]. »

Le Comité n'a pas été surpris de constater que le gouvernement n'avait pas ordonné un arrêt total des déploiements militaires. Mais il a constaté avec plaisir que l'essence de son message avait finalement été entendue : diminuées et épuisées, les Forces armées du Canada étaient en train de ressembler à un élastique ayant servi trop souvent – tôt ou tard, il se rompt. Stratégiquement, il était plus que temps de reculer afin de pouvoir mieux revenir dans l'action.

Un espoir renouvelé

Le présent rapport est un point de repère. Avant la dernière élection fédérale, le Comité avait décidé de le publier sous forme de bulletin de notes – une évaluation des progrès et de l'absence de progrès du gouvernement Chrétien en réponse à nos recommandations précédentes. La lecture de l'ébauche de ce rapport s'est révélée plutôt fastidieuse.

Lorsque le nouveau gouvernement a pris le pouvoir et qu'il a semblé accomplir des progrès en vue de résoudre à tout le moins certains problèmes visés par des recommandations du Comité, nous avons décidé d'effectuer de plus amples recherches sur les secteurs ayant connu des améliorations et sur les autres et d'établir une nouvelle version du rapport qui soit davantage une incitation à un redoublement d'efforts pour le nouveau gouvernement qu'une condamnation à caractère général comme un an auparavant.

Le Comité espère qu'il continuera d'y avoir des progrès et que ceux-ci seront inspirés par un plus grand sentiment d'urgence. Dans le cas contraire, nous pourrions perdre ce filet d'espoir et nous rabattre sur un bulletin de notes, où les verrues sont toujours plus visibles que les grains de beauté.

Nous invitons le nouveau gouvernement à examiner les aspects que le Comité persiste à considérer comme insatisfaisants, et à répondre publiquement. L'enjeu

[18] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche (19 novembre 2004).
[19] Daniel Leblanc, « Worn-out navy says it's taking a 'pause' for a year », *The Globe and Mail* (30 juin 2003) : A1.

est trop important pour qu'on le traite à la légère ou qu'on essaie de le reléguer à l'arrière-plan.

> « De toute évidence, il vaut mieux ne pas afficher les recettes de la ricine dans des sites Web de recherche financés par le gouvernement, et ce n'est pas une bonne idée de permettre le téléchargement de détails révélateurs sur les infrastructures essentielles. Mais les examens critiques [...] n'ont aucune efficacité si les simples citoyens n'ont pas accès à l'information dont ils ont besoin[20]. »
>
> Michael Ignatieff
> « Lesser Evils »
> *The New York Times Magazine*
> 2 mai 2004

[20] Michael Ignatieff, « Lesser Evils », *The New York Times* (3 mai 2004), http://www.nytimes.com/2004/05/02/magazine/02TERROR.html (consulté le 3 mai 2004).

Lecture du rapport

Chacune des recommandations traitées par le Comité s'articule autour d'une structure simple comportant quatre rubriques :

1. **Problème**

   Le lecteur ne sera pas surpris de constater qu'un large éventail de problèmes se sont faits jour pendant la dernière décennie quant à la capacité du Canada de gérer les crises au pays et à l'étranger. Cette partie décrit les problèmes tels que le Comité les a évalués.

2. **Recommandation du Comité**

   Le Comité a présenté des recommandations sur la façon dont le gouvernement fédéral devrait traiter les problèmes en question. Cette section rappelle la ou les recommandations faites par le Comité. Elles sont toutefois reformulées dans l'optique de la concordance des temps et d'une meilleure lisibilité.

   Quelques-unes des recommandations faites par le Comité au cours des trois dernières années ne figurent pas dans le présent rapport – avec le recul, elles semblent manquer de pertinence ou carrément mauvaises. Elles sont présentées à la fin du rapport, à la page 317.

3. **Réponse du gouvernement**

   Cette section expose des déclarations ou mesures qui, de l'avis du Comité, sont en rapport avec la recommandation qu'il avait faite. Afin de peindre le tableau le plus précis possible de la réaction du gouvernement, le Comité s'y est pris de trois manières : premièrement, en juillet 2004, le président sortant et actuel a écrit aux ministères et organismes concernés pour leur demander des renseignements pertinents; deuxièmement, le personnel du Comité a recueilli des renseignements à partir de sites Web et de déclarations accessibles au public; et, troisièmement, le personnel du Comité a parfois posé des questions précises aux ministères et organismes pour leur faire clarifier leurs déclarations publiques.

   Dans certains cas, le gouvernement est intervenu afin de régler des problèmes recensés par le Comité et, dans plusieurs de ces cas, il a procédé de manière

identique ou quasi-identique à ce que le Comité avait recommandé. Il importe peu que le gouvernement ait suivi les recommandations du Comité à cet égard ou qu'il ait lui-même imaginé des solutions. Ce qui importe, c'est qu'il ait pris acte des problèmes et soit intervenu rapidement afin de les résoudre. Dans un trop grand nombre d'autres cas, il ne l'a pas fait.

4. Défi pour le gouvernement

Cette section fixe les objectifs que le gouvernement doit encore atteindre pour que le problème défini par le Comité soit résolu. Là où le gouvernement a pris des mesures ou semble sur la voie de la solution, le Comité s'est efforcé de reconnaître le mérite de l'action accomplie. Là où rien n'indique l'existence d'une démarche en vue de résoudre le problème, le Comité a mis le gouvernement au défi d'agir ou d'expliquer aux Canadiens pourquoi il ne peut ou ne devrait pas le faire.

CHAPITRE 2
Postes frontaliers

Problème 1: Piètre identification de la menace à la frontière

Les autorités frontalières canadiennes, principalement les membres de l'Agence des services frontaliers du Canada, laquelle s'est substituée à l'Agence des douanes et du revenu du Canada ainsi qu'à Citoyenneté et Immigration Canada pour les contrôles à la frontière, n'ont ni les outils ni la formation nécessaires pour repérer les personnes arrivant de l'étranger qui constituent une menace pour le Canada.

Comme l'a reconnu le gouvernement dans sa politique de sécurité nationale d'avril 2004, un terroriste s'infiltrant aux États-Unis par le Canada pourrait causer un tort considérable à l'économie canadienne et entraîner aussi d'autres conséquences.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) et Immigration Canada présentent, avant le 30 juin 2003, des preuves concrètes montrant qu'ils ont donné suite aux recommandations de la vérificatrice générale visant la prestation d'une formation améliorée destinée à aider les membres du personnel des aéroports à repérer « toute personne susceptible de s'engager dans des activités criminelles ou de menacer la sécurité des Canadiens ».

Ces organismes doivent aussi démontrer qu'ils ont pris les mesures nécessaires pour avoir accès aux banques de données des services de police pouvant faciliter ce type d'identification, et qu'ils ont offert à leurs employés la formation et la technologie nécessaires pour tirer profit de ces banques de données. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° 1.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Accès à des banques de données

Le gouvernement a mis en place un Système intégré de gestion de la ligne d'inspection primaire (SIGLIP) dans les aéroports. Il s'agit d'un outil de soutien automatisé servant à filtrer les arrivants et à scruter les banques de données sur l'exécution de la loi de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de Citoyenneté et Immigration Canada. En mai 2003, le Bureau du vérificateur général a qualifié ce système de progrès important parce qu'il augmentait énormément la fréquence des vérifications de l'identité faites par les autorités au moyen de ces banques de données[21].

Cependant, le SIGLIP n'est pas parfait. Dans son rapport de mars 2004, la vérificatrice générale critique fortement les « listes de surveillance », en donnant de nombreux exemples de fiches en double, de noms manquants, d'erreurs de classement et même de noms inscrits qui auraient dû être retirés[22].

Dans ce même rapport, la vérificatrice générale recommande que la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Bureau des passeports améliorent la gestion et la coordination de toutes leurs activités entourant les listes de surveillance et soumettent les échanges de données à un meilleur contrôle de la qualité[23].

L'ASAF a réagi à cette recommandation en disant que, d'ici le printemps 2005, au nombre des améliorations apportées au système, tous les noms des voyageurs aériens (et éventuellement aussi ceux des voyageurs maritimes) seront vérifiés dans la base de données du CIPC afin de déterminer si ces personnes font l'objet de mandats d'arrêt non exécutés, et ce, avant leur arrivée au Canada[24].

---

[21] Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 2 : Agence des douanes et du revenu du Canada – La gestion des risques d'inobservation – Douanes », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada à la Chambre des communes – Mai 2003*, p. 13, http://www.oag-bvg.ca/domino/rapports.nsf/html/20030502cf.html/$file/20030502cf.pdf (consulté le 7 novembre 2004).

[22] Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 3 : La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada à la Chambre des commune - Mars 2004*, p. 32, http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html/$file/20040303cf.pdf (consulté le 7 novembre 2004).

[23] Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 3 », p. 38.

[24] Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 3 », p. 38.

Formation

La formation des agents frontaliers est une autre paire de manches. En mai 2003, le Bureau du vérificateur général du Canada a indiqué que l'ADRC tardait à mettre en application ses recommandations et qu'il s'inquiétait de la pertinence et de l'efficacité de la formation, surtout celle qui était offerte aux étudiants[25].

En septembre 2003, l'ADRC a fait savoir au Comité qu'elle avait formé quelque 3 000 douaniers en poste dans 45 endroits, notamment dans tous les grands aéroports, à l'utilisation de la nouvelle technologie de gestion de la ligne d'inspection primaire[26]. L'ASFC n'a pas encore annoncé que tous les douaniers, dont ceux qui travaillent à temps partiel, recevraient la formation complète que les douaniers à temps plein devraient tous recevoir, selon elle, pour bien s'acquitter de leurs fonctions.

La ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Judy Sgro, a écrit à un membre du Comité que « tous les agents en poste dans les aéroports et à la frontière reçoivent la formation voulue pour pouvoir consulter les banques de données de la police au Canada (CIPC) et aux États-Unis (NCIC)[27] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Continuer d'améliorer le partage de l'information à la ligne d'inspection primaire**

  Le SIGLIP marque un progrès, mais il faut raffiner ce système. La vérificatrice générale a signalé, en mars 2004, qu'il n'était pas relié à la base de données de la GRC sur les mandats d'arrêt pancanadiens non exécutés[28]. Pourtant, il le devrait.

---

[25] Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 2 », p. 18.
[26] Communication avec l'Agence des douanes et du revenu du Canada, 5 septembre 2003.
[27] L'honorable Judy Sgro, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 12 novembre 2004, p. 2.
[28] Selon la vérificatrice générale, « les vérifications informatiques à la ligne d'inspection primaire et celles qui portent sur les listes de passagers, qui sont effectuées préalablement aux vols internationaux, ne peuvent indiquer les personnes recherchées en vertu de mandats pancanadiens. » La vérificatrice générale a aussi fait observer que l'ASFC était en train de planifier un projet pilote avec la GRC pour avoir un accès direct aux données d'Interpol fournies par la GRC, ce qui permettra d'avoir un accès quotidien aux nouveaux avis diffusés par Interpol. Le Comité n'a pas réussi à savoir où en était ce projet avant la sortie du présent rapport. Bureau du vérificateur général du Canada, « Chapitre 3 : La sécurité nationale au Canada – L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », *Rapport de la vérificatrice générale du Canada à la Chambre des communes - Mars* 2004, p. 37, http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html/$file/20040303cf.pdf (consulté le 7 novembre 2004).

De plus, le système d'information utilisé sur la ligne d'inspection primaire ne peut faire la distinction entre les passeports actifs et les passeports désactivés (ceux dont on a déclaré la perte ou le vol). Il doit pourtant faire cette distinction, car la GRC trouve que les passeports désactivés représentent une grave menace pour la sécurité nationale du Canada.

- **Recourir à un plus grand nombre d'inspecteurs dûment formés**

  Il est clair qu'il faut recourir à un plus grand nombre d'inspecteurs dûment formés afin que ceux-ci aient davantage le temps de procéder aux inspections individuelles plus nombreuses exigées en raison d'un usage accru du SIGLIP.

Problème 2 : Longs délais de traitement du Service canadien du renseignement de sécurité

Le traitement des demandes relatives au droit d'asile et à l'immigration peut prendre jusqu'à deux ans parce que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) n'a pas les ressources nécessaires pour traiter rapidement les dossiers qu'il reçoit de Citoyenneté et Immigration Canada. Puisque le Canada ne surveille pas étroitement les demandeurs du statut de réfugié ou de visa d'immigrant, une personne représentant une menace pour le Canada pourrait s'évanouir dans la nature bien avant qu'on finisse par s'en apercevoir.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que des ressources suffisantes soient accordées au SCRS pour corriger la situation. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 17 A)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En octobre 2002, le gouvernement a annoncé que le budget du SCRS avait été augmenté de 30 % afin, notamment, de permettre à ce service « d'aider Citoyenneté et Immigration Canada à assumer ses responsabilités accrues à l'égard de la vérification des immigrants et des réfugiés d'outre-mer[29] ».

En septembre 2003, le SCRS a affirmé au Comité que des améliorations techniques avaient réduit les délais de traitement[30]. Le Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS) indique, dans son Rapport annuel de 2003-2004, que cela est vrai dans certains cas, mais pas toujours. Les délais de traitement varient selon le genre de demande de contrôle (dans le cadre du Programme de contrôle de sécurité préliminaire des réfugiés ou en rapport avec une demande de résidence permanente), la provenance de la demande (du Canada ou de l'étranger) et la forme dans laquelle elle a été reçue en premier (copie papier ou demande électronique). Ils peuvent aussi varier selon que le SCRS ait formulé ou non une objection.

---

[29] Gouvernement du Canada, *Réponse du gouvernement au rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité et de la défense*, Ottawa, Gouvernement du Canada, octobre 2002, p. 9, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/national_security/pdf/Kenny_report_f.pdf (consulté le 10 mai 2004).

[30] Service canadien du renseignement de sécurité, lettre adressée au sénateur Colin Kenny, 18 septembre 2003.

Le Comité de surveillance a loué le SCRS pour son Programme de contrôle de sécurité préliminaire des réfugiés, qui priorise le contrôle de certains demandeurs du statut de réfugié pendant la phase initiale du processus de détermination du statut de réfugié[31]. En 2003-2004, le SCRS a traité 22 681 demandes en vertu de ce programme. Le délai médian de traitement des demandes ne soulevant aucune inquiétude sur le plan de la sécurité était de 31 jours, mais il était de 7 à 10 fois plus long dans le cas des demandes de contrôle de sécurité préliminaire des réfugiés soulevant des inquiétudes au chapitre de la sécurité (selon le degré d'inquiétude)[32].

Le délai de traitement des demandes de contrôle dépend en grande partie de la façon dont les demandes sont reçues par le SCRS. Il faut trois fois moins de temps pour traiter les demandes envoyées par voie électronique que celles reçues sur papier (42 jours par rapport à 133 pour les demandes de résidence permanente reçues au Canada, sans qu'il y ait objection sur le plan de la sécurité)[33].

On n'a cependant noté aucune amélioration sensible en ce qui a trait au délai de traitement médian des demandes de contrôle de sécurité présentées relativement à des demandes de résidence permanente soulevant des inquiétudes en matière de sécurité. Les chiffres fournis à ce sujet dans les rapports de 2003 et de 2004 du CSARS sont très semblables. Ainsi, en 2004, le Comité estimait la longueur de ce délai à entre 14 et 20 mois[34], par rapport à 15 mois en 2003[35].

---

[31] Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, *Rapport annuel du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité 2003-2004*, Ottawa, octobre 2004, p. 7.

[32] Le délai médian dans le cas des avis de non admissibilité (envoyés lorsque le SCRS a conclu que le demandeur répond aux critères d'inadmissibilité) s'établissait à 224 jours, alors qu'il était de 332 jours dans le cas des notes d'information (envoyées lorsque le SCRS a suffisamment d'information pertinente relativement à la sécurité du demandeur, mais qu'il n'a pas suffisamment d'information, ou le bon type d'information, pour juger le demandeur inadmissible). Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, *Rapport annuel du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité 2003-2004*, Ottawa, octobre 2004, p. 44 et 46.

[33] Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, *Rapport annuel du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité 2003-2004*, Ottawa, octobre 2004, p. 44 et 45.

[34] Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, *Rapport annuel du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité 2003-2004*, Ottawa, octobre 2004, p. 50.

[35] Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, « Déclaration du Comité », *Rapport annuel du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité 2002-2003*, http://www.sirc-csars.gc.ca/annual/2002-2003/intro_f.html (consulté le 4 mai 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Augmenter les effectifs**

  Il faut embaucher plus de personnel, non seulement au SCRS, mais aussi à Citoyenneté et Immigration Canada. À défaut d'être la seule solution au problème, le personnel forme une partie de la solution.

- **Recourir à des moyens électroniques**

  Les demandes électroniques sont traitées beaucoup plus rapidement que les demandes sur copie papier. Il devrait y avoir un effort concerté pour généraliser l'usage des demandes électroniques.

- **Mettre en application les dispositions de l'Entente sur les tiers pays sûrs et rendre compte des résultats obtenus**

  L'Entente sur les tiers pays sûrs, négociée par le Canada et les États-Unis en 2002, réduirait énormément le nombre de demandeurs d'asile au Canada et, du coup, la quantité de demandes de contrôle.

  Au Canada comme aux États-Unis, on attend la publication finale des règlements connexes avant de procéder à la mise en application de cette entente. À la lumière des déclarations faites par le secrétaire à la Sécurité intérieure, Tom Ridge, ce processus pourrait bientôt se mettre en branle[36].

  En vertu de l'Entente, les demandeurs d'asile au Canada et aux États-Unis seraient tenus de présenter leur demande dans le pays où ils sont arrivés en premier, et ils ne pourraient pas utiliser ce pays comme voie d'entrée dans l'autre.

[36] Tonda MacCharles, « Canada, U.S. in Refugee Deal », *The Toronto Star*, 15 octobre 2004, page A06.

En 2003, 34 % des demandeurs d'asile au Canada (soit environ 10 934 personnes sur 32 100[37]) ont fait leur première demande immédiatement après avoir franchi la frontière canado-américaine. Si l'Entente sur les tiers pays sûrs avait été en vigueur, les demandes de ces personnes auraient été traitées aux États-Unis par les Américains, au lieu de s'ajouter à l'arriéré de nos services d'immigration et du renseignement.

[37] Documentation fournie par le Bureau du Conseil privé au Comité, avant que celui-ci n'entreprenne sa mission d'étude à Washington (D.C.), en mars 2004.

Problème 3 : Formation insuffisante pour les agents frontaliers à temps partiel

HAUTE PRIORITÉ

Les agents frontaliers représentent incontestablement l'élément clé de notre système de sécurité à la frontière. Les jugements qu'ils portent au nom de plusieurs ministères, de Citoyenneté et Immigration Canada à Agriculture Canada, en passant par Sécurité publique et Protection civile Canada, sont déterminants au plan de la sécurité nationale.

Les étudiants et les autres employés temporaires ne reçoivent pas une formation suffisante et ne sont pas tenus de se soumettre aux mêmes examens que les agents à temps plein.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que tous les membres du personnel affectés à la ligne d'inspection primaire, y compris les employés nommés à court terme, reçoivent la meilleure formation possible. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 15.A)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En septembre 2003, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a déclaré au Comité que « Tous les agents frontaliers, y compris les étudiants, recevaient la formation et les outils dont ils avaient besoin pour remplir leurs fonctions avec efficacité et efficience[38] ».

L'Union Douanes Accise (CEUDA) n'est pas d'accord avec cela. Selon Ron Moran, son président national : « Les étudiants ne sont pas entièrement formés

[38] Agence des douanes et du revenu du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 5 septembre 2003.

[...] Ils n'ont pas à se soumettre à des examens rigoureux comme les agents professionnels et ils ne sont donc pas supposés faire le travail complet [...] mais c'est souvent le cas[39] ».

L'Agence des services frontaliers du Canada a démontré qu'elle ne disposait pas d'un nombre suffisant d'agents des douanes pour assurer un service professionnel permanent, à longueur d'année.

On ne peut prêter foi aux affirmations voulant que la formation des étudiants soit adéquate parce que ceux-ci exécutent des tâches différentes, et que les étudiants soient supervisés par des agents à temps plein. Sur une période de 24 heures l'été dernier, on a compté 39 étudiants et seulement 16 agents des douanes au poste frontalier du pont Rainbow, en Ontario[40]. Les étudiants travaillaient aussi bien sur la ligne d'inspection primaire que sur la ligne secondaire.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Donner une formation complète à tous les agents**

  S'il faut recourir à des employés à temps partiel, sur quelque ligne que ce soit et à n'importe quel moment, il n'y a pas de raison qu'ils soient moins bien formés que les agents à temps plein. Soit qu'on embauche un plus grand nombre d'agents à temps plein, soit qu'on donne à leurs collègues à temps partiel une formation identique à la leur.

[39] Union Douanes Accise, « CEUDA déclare que la crise liée à la dotation en personnel à Douanes Canada met en danger l'économie et la sécurité nationale », 18 juillet 2003, http/www.ceuda.psac.com/français/français.html (consulté le 11 mars 2004).
[40] Information communiquée au président du Comité au cours d'une séance privée.

Problème 4 : Postes frontaliers dangereux

Les postes frontaliers manquent de personnel. Trop souvent, ils sont tenus par une seule personne, qui ne peut guère espérer recevoir rapidement l'aide de la police ou d'autres agents frontaliers en cas d'urgence ou d'une augmentation soudaine de l'activité à la frontière[41]. La pratique qui consiste à laisser les agents des douanes travailler seuls comporte des risques aussi bien pour ces derniers que pour la sécurité nationale du Canada.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) fasse en sorte qu'aucun agent des douanes ne travaille seul dans un poste frontalier. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 15.B)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Il y a encore des agents qui travaillent seuls dans des postes frontaliers. Selon un document de l'ASFC, dont le *National Post* a réussi à obtenir copie après le décès dans l'exercice de ses fonctions d'un agent frontalier travaillant seul, 103 des 160 postes frontaliers maritimes et terrestres au Canada sont considérés comme étant des postes tenus par une seule personne[42].

En 2002, le cabinet Moduspec Risk Management Services a réalisé une analyse des risques professionnels portant notamment sur les agents travaillant seuls, pour le compte de l'ADRC (maintenant l'ASFC).

Il a alors recommandé à l'ASFC d'élaborer une stratégie en vue de limiter les risques liés au travail en solitaire. L'ASFC a donné suite à cette recommandation et un comité interne patronal-syndical est en train d'étudier la stratégie proposée.

Le Comité n'a pas été informé de la teneur de l'analyse en question.

---

[41] Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, Ottawa, Sénat du Canada, février 2001, p. 131.
[42] Brian Hutchinson, « Lone Officer Guards Most Borders », *National Post*, 6 novembre 2004, page A4.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Divulguer les résultats de l'analyse des risques professionnels**

  Les Canadiens doivent être mis au courant des changements qui doivent être apportés et des pressions qu'il leur faut exercer à cette fin.

- **Affecter un plus grand nombre d'agents et s'assurer que personne ne travaille seul**

  Il est bien que l'ASFC soit en train d'élaborer une stratégie pour atténuer les risques qu'il y a à travailler seul, mais c'est un processus qui tarde énormément à aboutir. On devrait avoir réussi à déterminer, d'ici là, s'il existe une nouvelle technologie qui garantirait la sécurité et l'efficacité des douaniers appelés à travailler seuls. Si une telle technologie n'existe pas, alors il faudra embaucher plus de personnel, c'est-à-dire plus de douaniers.

Problème 5 : Des douaniers armés?

Certains agents à la frontière aimeraient porter une arme à feu. Leur syndicat affirme qu'ils ont besoin d'être armés pour asseoir leur autorité. Il prétend aussi qu'ils ont besoin d'une arme pour leur propre protection.

Le Comité a entendu des arguments contraires de la part de certains agents des douanes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité n'est pas persuadé que les agents des douanes devraient être armés. Il est même d'avis, à l'heure actuelle, que les armes à feu créent souvent plus de problèmes qu'ils n'en résolvent, mais il continue de se renseigner sur le sujet. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 16)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La position du gouvernement reste la même : les agents des douanes ne doivent pas être armés[43].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Continuer d'examiner la situation**

  Le gouvernement ne devrait pas autoriser les agents des douanes à porter une arme, à moins qu'on réussisse à lui prouver qu'il y a plus d'avantages que de risques à armer ces fonctionnaires.

  Le Comité accueillera volontiers toute information supplémentaire que le gouvernement ou d'autres intervenants voudront bien lui fournir sur les avantages et les inconvénients qu'il y a à armer les agents des douanes et, advenant qu'on lui présente de nouvelles preuves, il fera une étude plus poussée de la question.

---

[43] Mark Connolly, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription de l'audience, 22 septembre 2003, Fascicule 22, 37e législature, 2e session, http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe/22cv-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 10 novembre 2004).

CHAPITRE 3
Les côtes

Problème 1 : Vulnérabilité des côtes canadiennes

Le littoral canadien s'étend sur des milliers de kilomètres et des centaines de havres et de ports sont laissés sans surveillance. Des aéronefs Aurora effectuent parfois des patrouilles au-dessus de certaines zones, quoique assez rarement et seulement dans des circonstances spéciales. Le peu de cas que l'on fait de la surveillance maritime facilite l'importation illégale de marchandises par le crime organisé et complique l'identification, par les autorités, des navires marchands et des bateaux de plaisance susceptibles de constituer une menace. Il a aussi pour conséquence de rendre particulièrement difficile pour le Canada l'affirmation de sa souveraineté dans des endroits éloignés, tels que l'Arctique.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la question de la sécurité des côtes canadiennes soit examinée et qu'un plan soit élaboré pour l'améliorer et la resserrer. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 10)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La politique de sécurité nationale dévoilée par le gouvernement en avril 2004 comporte un plan d'action en six points destiné à renforcer la sûreté maritime, y compris la surveillance du littoral[44]. À défaut d'y trouver des détails et des renseignements sur les réalisations attendues et les coûts, on y remarque des buts intéressants, dont ceux-ci :

- clarifier les responsabilités en ce qui a trait à la défense côtière;
- établir des centres d'opérations de la sécurité maritime;
- accroître les patrouilles côtières;
- améliorer les communications entre les flottes;
- collaborer plus étroitement avec les États-Unis;
- sécuriser la Voie maritime du Saint-Laurent.

[44] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, Ottawa, Gouvernement du Canada, 27 avril 2004, p. 47.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Passer de la parole aux actes**

  C'est un bon début, mais la recommandation a été faite en 2002 et on est presque rendu en 2005. Il semble que des programmes viendront appuyer les promesses qui ont été faites, mais le gouvernement doit traduire plus rapidement sa volonté en actes.

Problème 2 : Pas de plan en vue de la mise en place d'une couverture radar des côtes

La surveillance au large des côtes du Canada est inégale; la plupart du temps, le Canada ignore ce qui se passe dans ses eaux territoriales. Faute d'un tableau électronique en temps réel de la situation, les autorités canadiennes ont de la difficulté à faire la distinction entre les navires légitimes et ceux qui pourraient constituer une menace.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé qu'au moins huit stations de radar haute fréquence à ondes de surface soient construites pour surveiller les zones à circulation intense des côtes du Canada, et que d'autres stations soient également aménagées aux autres endroits des côtes que des terroristes pourraient cibler à la place des ports fortement fréquentés[45]. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2002, n° 2.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Des représentants du ministère de la Défense nationale ont indiqué au Comité que deux radars haute fréquence à ondes de surface mis à l'essai à Terre-Neuve seraient opérationnels en août 2004[46]. En novembre 2004, le ministre Graham a écrit à un membre du Comité pour le prévenir que les deux radars devaient entrer en service à l'automne 2004[47].

Cinq ou six autres installations semblables sont prévues et le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a dégagé une somme de 43,1 millions de dollars du fonds d'urgence pour la sûreté maritime afin d'en éponger le coût[48]. Celles-ci entreront en service aussitôt qu'elles auront été érigées et le réseau « devrait » être entièrement opérationnel à l'automne 2007[49].

---

[45] Un radar haute fréquence à ondes de surface est un appareil qui, contrairement aux radars à micro-ondes conventionnels, peut détecter des cibles à l'horizon d'une distance d'environ 150 à 200 milles.
[46] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 24 février 2004.
[47] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 2.
[48] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 3 mai 2004.
[49] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 5 mai 2004.

À partir de ce moment-là, selon le ministère de la Défense nationale, le système de radars haute fréquence à ondes de surface assurera une couverture radar des principales approches maritimes du Canada[50].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Comparativement aux mesures prises par le Canada pour améliorer la surveillance de ses côtes, les activités au Sénat se déroulent à un rythme d'enfer. La Défense nationale soumet le radar haute fréquence à ondes de surface à des essais depuis la fin des années 1990. Il est heureux qu'une date de déploiement ait été fixée, encore que l'attente sera longue d'ici 2007. Le gouvernement devrait installer des radars supplémentaires bien avant cela.

[50] L'honorabel William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 2.

Problème 3 : Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée

Il n'y a pas suffisamment de patrouilles aériennes pour surveiller du haut des airs les milliers de kilomètres du littoral canadien. Ni la Marine ni la Garde côtière canadiennes n'ont les ressources nécessaires pour assurer une surveillance efficace des voies d'approche maritimes.

Le Comité fait une distinction entre les petits véhicules aériens téléguidés (VATG) tactiques et les gros drones stratégiques, lesquels joueraient un rôle différent dans la surveillance stratégique et coûteraient plus cher[51]. Les VATG tactiques représentent un moyen éprouvé auquel on pourrait et on devrait recourir pour surveiller les ports et les côtes du Canada.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé l'adoption du drone (véhicule aérien téléguidé ou VATG) comme aide à la surveillance au large des côtes. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2002, n° 2.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Aucun véhicule aérien téléguidé n'est affecté à la surveillance des côtes canadiennes, et aucun plan ne prévoit le recours à cette technologie dans ce but précis.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Faire l'acquisition de VATG tactiques pour la surveillance des côtes**

  Le gouvernement devrait donner instruction au ministère de la Défense nationale et au Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime de choisir le VATG le plus efficace pour défendre le littoral vulnérable du Canada et d'en acheter aussitôt des quantités suffisantes. Moyennant un coût relativement modeste, ces véhicules pourraient corriger les lacunes dans notre système de surveillance tout en allégeant le travail de surveillance des aéronefs de patrouille Aurora.

[51] Les Forces canadiennes désignent maintenant ces appareils sous le nom de « véhicules aériens télépilotés ».

Problème 4 : Insuffisance des patrouille côtières de longue portée

Le problème est le même. Le littoral canadien s'étend sur des milliers de kilomètres et il n'est pas suffisamment surveillé par les navires de la Marine et de la Garde côtière, ni par les aéronefs de patrouille Aurora. Ce n'est pas seulement la sécurité du Canada qui est en jeu ici, mais aussi sa souveraineté. Le Canada doit surveiller de vastes étendues de terre et d'océan isolées au large de ses côtes orientale, occidentale et septentrionale, et veiller à ce que ses lois et les traités qu'il a signés y soient appliqués. Le gouvernement ne dispose pas de suffisamment de navires de la Garde côtière et d'aéronefs Aurora pour patrouiller ces régions aussi régulièrement qu'il le faudrait.

Les drones tactiques s'avèrent la solution la plus sensée pour améliorer la surveillance, quoique les drones stratégiques pourraient se révéler plus utiles pour les patrouilles de plus longue portée.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement fasse une étude pour savoir s'il y aurait lieu d'ajouter le drone stratégique, plus coûteux, au système canadien de surveillance dans l'Arctique et sur les côtes est et ouest. (Rapport : ***Les côtes canadiennes : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement réfléchit depuis des années à l'utilisation de drones stratégiques. Au cours des mois d'août et de septembre 2004, la Défense nationale a soumis à des essais un véhicule aérien téléguidé à moyenne altitude et à grande autonomie[52].

Selon le ministère de la Défense nationale, ces expériences lui ont permis de vraiment mieux comprendre le fonctionnement des véhicules aériens téléguidés au-delà de la portée optique, de même que les procédures et processus pouvant accroître son efficacité en ayant recours à des opérations réseaucentriques[53].

[52] Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 3. Les essais ont été effectués dans le cadre du projet ALIX (Atlantic Littoral Intelligence, Surveillance, Reconnaissance Experiment). Ils comprenaient des essais expérimentaux effectués en milieu arctique, dans le golfe du Saint-Laurent, à la base de Gagetown et dans les Grands Bancs.
[53] Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 3.

On ne s'attend pas à ce que le Centre d'expérimentation des Forces canadiennes, qui a procédé aux essais plus tôt cet automne, fasse une recommandation au Comité des capacités interarmées requises avant le deuxième trimestre de 2005[54].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Accélérer l'acquisition de drones stratégiques**

  Les essais qui ont été effectués constituent un pas dans la bonne direction. S'ils s'avéraient concluants, comme on s'y attend, le gouvernement devrait débloquer des fonds sans tarder.

[54] Sharon Hobson, « Canada to test Predator B variant », *Jane's Defence Weekly*, 18 février 2004, http://www.janes.com (consulté le 1er novembre 2004).

Problème 5 : Une Garde côtière sans mordant

HAUTE PRIORITÉ

Faute des attributions, de l'expérience, de l'équipement et de l'orientation générale nécessaires, la Garde côtière du Canada ne peut contribuer de façon significative à la sécurité nationale du Canada.

La sécurité n'est qu'une des priorités de la Garde côtière, les autres étant la protection de l'environnement, le soutien à la recherche scientifique, la facilitation du commerce, la sûreté de la navigation et l'intervention d'urgence.

La Garde côtière n'exerce aucune fonction de nature policière, elle n'est pas armée et elle relève du ministère des Pêches et des Océans. Pour toutes ces raisons, elle se voit mal assurer la protection de nos côtes.

Malgré le nom qu'elle porte, elle ne s'emploie pas sérieusement à garder nos côtes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement fédéral prenne sans délai des mesures pour retirer la Garde côtière canadienne du portefeuille du ministère des Pêches et des Océans, afin d'en faire un organisme indépendant relevant du Parlement. À ce titre, elle assumerait les mêmes fonctions – recherche et sauvetage, déglaçage, aides à la navigation, installation de bouées, sécurité nautique, pêches et protection de l'environnement – ainsi que de nouvelles responsabilités liées à la sécurité nationale. Elle exercerait ses fonctions relatives à la sécurité nationale sous la direction des centres d'opérations côtières du ministère de la Défense nationale (Trinity et Athena). (Rapport : ***Les côtes du canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 4.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a procédé à aucun changement évident d'ordre structurel ou stratégique en vue de l'attribution à la Garde côtière de fonctions liés à la sécurité nationale.

Le gouvernement n'a pas transformé la Garde côtière en organisme indépendant, et les changements organisationnels qu'il avait annoncés en décembre 2003 ne toucheront aucunement le mandat de cet organisme en ce qui concerne la sûreté maritime ou la sécurité nationale[55].

Dans sa politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement a fait savoir qu'il augmenterait le nombre de patrouilles maritimes effectuées par la GRC, la Garde côtière et les Forces canadiennes. Le Comité n'a reçu aucune preuve jusqu'à maintenant d'une augmentation du rythme des patrouilles.

Le gouvernement a aussi indiqué que le ministre de la Défense nationale serait responsable au premier chef de « coordonner la réaction en mer aux menaces maritimes ou aux crises naissantes[56] ». Pour l'exécution des missions liées à la sécurité, la Garde côtière travaillera sous la direction de la Défense nationale, au sein des nouveaux centres d'opérations de la sécurité maritime.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Inverstir des sommes suffisantes dans les patrouilles maritimes et démontrer qu'on a augmenté le rythme des patrouilles**

  Le gouvernement doit respecter ses promesses et fournir les fonds et le personnel nécessaires pour augmenter les patrouilles maritimes.

- **Transfert de la Garde côtière du portefeuille du ministère des Pêches et des Océans à celui de la vice-première ministre**

  Le Comité est de plus en plus convaincu que la Garde côtière devrait rendre compte au Parlement par l'entremise de la vice-première ministre.

---

[55] Cabinet du premier ministre, « Changements au gouvernement », 12 décembre 2003, http://www.pm.gc.ca/fra/chgs_to_gov.asp (consulté le 1er novembre 2004). Correspondance avec des représentants du Ministère des Pêches et des Océans, les 24 février et 15 mars 2004. En vertu des changements organisationnels annoncés, la Garde côtière deviendra un organisme de service spécial au sein du ministère des Pêches et des Océans, à qui ne sera confiée aucune nouvelle fonction en matière de sécurité nationale et qui cédera à Transports Canada la responsabilité d'établir les règles de sûreté maritime.

[56] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 41.

- **Réorienter le mandat de la Garde côtière vers l'exécution de tâches liées à la sécurité**

  Vu le rôle central joué par la vice-première ministre aux chapitres de la sécurité et de la protection de nos frontières, elle serait la personne toute désignée pour aider la Garde côtière à redonner la priorité à ses responsabilités en matière de sécurité.

Problème 6 : Aucun préavis annonçant l'arrivée d'un navire

Le Canada dispose de bien peu d'information sur les navires qui s'approchent de ses côtes. Il lui est donc difficile de différencier les navires marchands et les bateaux de plaisance légitimes de ceux qui pourraient constituer une réelle menace.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes en informent les autorités portuaires canadiennes 48 heures avant leur arrivée. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 6)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Transports Canada obligera les navires de plus de 100 tonnes brutes à fournir des informations détaillées aux autorités canadiennes au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes[57]. Les propriétaires des navires pris en défaut devront verser une amende. La nouvelle réglementation permanente a pris effet le 1er juillet 2004, au moment de la mise en application par le Canada du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Les mesures prises par le gouvernement marquent un véritable progrès. Le Comité recommande encore l'imposition d'obligations semblables aux bateaux naviguant sur les Grands Lacs.

- Le Comité surveillera la mise en application de la nouvelle réglementation afin de vérifier si elle est observée et si les données contenues dans les préavis de 96 heures sont bien intégrés au sein des nouveaux centres d'opérations de la sécurité maritime.

[57] Une version provisoire de la règle concernant le préavis de 96 heures est en vigueur depuis le 11 octobre 2001. Le nouveau règlement ayant pris effet en juillet en fera une exigence permanente. On peut lire la mise en garde temporaire servie aux navigateurs à l'adresse suivante : http://www.notmar.gc.ca/fr/services/notmar/96hour.pdf (consulté le 14 avril 2004).

Problème 7 : Savoir ce qui s'en vient

Le préavis de 96 heures sera sûrement utile, mais les autorités canadiennes ont besoin d'en savoir un peu plus que la version donnée par les navires visiteurs quant à leur nature et à leurs intentions. Elles ont besoin d'information sur ces navires avant même qu'ils prennent la mer en direction du Canada, afin de déterminer s'ils risquent de poser une menace et, le cas échéant, de décider s'il y a lieu de mener une inspection plus approfondie ou de demander de l'aide pour empêcher le navire de partir.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes soient tenus de rendre compte, dès le port de départ, de leur destination au Canada et de la date approximative de leur arrivée, et de fournir des mises à jour périodiques au cours de leur traversée et à leur arrivée. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne,*** septembre 2002, n° 5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Cette recommandation est largement mise en pratique dans le cadre du programme d'information préalable sur les expéditions commerciales de l'Agence des services frontalier du Canada[58], qui oblige les navires de plus de 100 tonnes brutes à destination du Canada à fournir à l'Agence, 24 heures avant le chargement, des renseignements détaillés sur la cargaison et l'équipage[59], les fautifs étant passibles d'une amende[60].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Des progrès évidents ont été accomplis à ce chapitre. Nous allons surveiller la mise en application de l'initiative susmentionnée.

---

[58] L'information préalable sur les expéditions commerciales n'aura pas besoin d'être mise à jour à mi-parcours, mais deux autres initiatives, le préavis de 96 heures et les systèmes d'identification automatique, fourniront un complément d'information.

[59] Gouvernement du Canada, *Gazette du Canada*, vol. 138, n° 14, Ottawa, 3 avril 2004, http://canadagazette.gc.ca/partI/2004/20040403/html/regle6-f.html (consulté le 14 avril 2004).

[60] Agence des douanes et du revenu du Canada, *Avis des douanes N-542*, Ottawa, 7 octobre 2003, http://www.cbsa-asfc.gc.ca/F/pub/cm/cn542/cn542-f.pdf (consulté le 1er avril 2004).

Problème 8 : Besoin d'un réseau international de communication de préavis de circulation maritime

Les pays aux vues similaires s'inquiètent de la sûreté maritime dans le monde, mais ils font rarement cause commune dans ce domaine. On exerce bien peu de contrôle et de surveillance sur les navires qui sillonnent les océans du globe. Les autorités canadiennes comptent sur les transporteurs et les transitaires maritimes pour leur fournir de l'information sur les marchandises et les passagers qu'ils transportent[61].

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le Canada conclue avec d'autres pays maritimes des accords bilatéraux de réciprocité définissant les moyens à prendre pour s'échanger à l'avance de l'information sur les navires, les équipages et le fret, notamment sur les marchandises ayant déjà fait l'objet d'une inspection et sur le genre d'inspection effectuée. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne,*** septembre 2002, n° 4, augmentée et reprise dans ***Les côtes du Canada : Les plus longes frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 6.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a rien fait pour négocier des ententes de réciprocité. Il a plutôt adhéré au Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires et entrepris de travailler, avec les autres pays du G-8 et l'Organisation mondiale des douanes, à la mise sur pied d'un régime intégré de sécurité des conteneurs[62].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Il serait profitable de conclure des accords de réciprocité**

  La création d'un régime intenational de sécurité des conteneurs est une mesure empreinte de sagesse, mais le Comité craint qu'un tel régime, à l'instar d'autres régimes internationaux, n'entraîne un nivellement par le bas des règles. En outre, la mise sur pied d'un régime multilatéral exige beaucoup de temps et le

[61] Les autorités canadiennes continueront de faire appel à la bonne volonté des expéditeurs même après l'entrée en vigueur des dispositions du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires, en 2004.
[62] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 43.

gouvernement pourrait facilement invoquer cette excuse pour justifier son inaction.

Le gouvernement devrait tâcher de conclure rapidement des accords de réciprocité aussi complets que possible avec ses principaux partenaires commerciaux maritimes, afin de hausser les objectifs du futur régime de réglementation international et d'assurer ainsi aux Canadiens la sécurité qu'ils méritent dans de meilleurs délais.

Problème 9 : Navires dont l'arrivée n'a pas été annoncée

Les autorités canadiennes devraient aussi avoir les moyens de repérer les navires dont l'arrivée n'a pas été annoncée ou ceux dont le parcours s'écarte du plan communiqué au départ. À l'heure actuelle, le Canada n'a pas la capacité nécessaire pour identifier rapidement les navires qui s'approchent de son territoire sans préavis.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé d'exiger que les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes soient munis de transpondeurs pour permettre le repérage électronique de tous les navires qui s'approchent des côtes. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne,*** septembre 2002, n° 7)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

À compter du 31 décembre 2004, tous les navires à passagers, les navires marchands de haute mer de 300 tonnes brutes et plus et les navires de 500 tonnes brutes et plus transportant des cargaisons intérieures devront être équipés d'un transpondeur du Système d'identification automatique[63]. Les bateaux de pêche et de plaisance feront exception à la règle. Cette mesure permettra au Canada de se conformer au nouveau Code sur la sûreté des ports et des installations portuaires.

La Garde côtière est en train d'installer dans les centres de transmissions de la côte est et de la côte ouest des équipements faisant partie de l'infrastructure côtière du Système d'identification automatique. Elle ne prévoit pas avoir terminé avant 2006-2007[64].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Bravo. Le gouvernement, quoiqu'il procède avec lenteur, est en train de relever le défi.

---

[63] Transports Canada, courriel à l'attaché de recherche, 30 mars 2004.
[64] http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20042005/FO-PO/FO-POr4501_f.asp.

Problème 10 : Transpondeurs pour petits bateaux

Bien qu'essentiels au système élaboré de surveillance maritime que l'on cherche à mettre en place, les transpondeurs sont des appareils trop volumineux et trop chers pour les petits bateaux.

Les transpondeurs de catégorie A, qui peuvent transmettre et recevoir des données de position, coûtent actuellement aux alentours de 10 000 $ à 12 000 $, installation comprise. Cependant, on est en train de mettre au point des appareils de catégorie B, capables uniquement de transmettre des données. Ceux-ci devraient coûter moins cher, peut-être deux fois moins, que les transpondeurs de catégorie A.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le ministère des Transports exige que tous les navires de plus de 15 tonnes soient équipés de transpondeurs d'une puissance au moins égale à celle des appareils de catégorie B[65] d'ici 2008. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a annoncé aucun plan obligeant les navires à être munis de transpondeurs de catégorie B.

Les normes techniques internationales applicables aux transpondeurs de catégorie B n'ont pas encore été établies définitivement[66].

---

[65] Un transpondeur de catégorie B peut transmettre des données, mais il est incapable d'en recevoir. On s'attend à ce qu'il soit plus petit, de capacité plus limitée, mais aussi moins coûteux qu'un transpondeur de catégorie A. Les différences entre les systèmes d'identification automatique de catégorie A et B sont décrites dans le document suivant de la Garde côtière américaine : United States Coast Guard, « Types of Automatic Identification Systems », 27 janvier 2004, sur le site http://www.navcen.uscg.gov/enav/ais/types_of_AIS.htm (consulté le 30 septembre 2004).

[66] La Commission électrotechnique internationale (CEI) s'occupe de définir les normes internationales applicables aux transpondeurs de catégorie B. Elle s'est donnée jusqu'au 31 juillet 2004 pour élaborer en comité les normes en question et se prononcer à leur sujet. On pourra suivre l'évolution de ses travaux sur le site http://www.iec.ch/cgi-bin/procgi.pl/www/iecwww.p?wwwlang=E&wwwprog=pro-det.p&He=IEC&Pu=62287&Pa=&Se=&Am=&Fr=&TR=&Ed=1 (consulté le 1er novembre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Être prêt à faire l'acquisition de transpondeurs meilleur marché**

  Une fois les normes établies, le gouvernement devra mettre en application sans tarder la recommandation du Comité.

Problème 11 : Conteneurs dangereux

Le système canadien de contrôle des conteneurs procède de façon aléatoire et profiterait grandement de l'adoption d'une approche un peu plus multidimensionnelle. Le Canada dispose de services de renseignements très limités à l'étranger et il n'en a aucun dans les grands ports internationaux, si bien qu'il est difficile de repérer rapidement les conteneurs susceptibles de présenter de l'intérêt.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) affecte un bon nombre d'agents dans les grands ports étrangers pour recueillir des renseignements sur les transports maritimes. (Rapport : ***Les côtes canadiennes : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.7)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Même s'il n'a fait état publiquement d'aucune augmentation du nombre d'agents du SCRS affectés aux grands ports étrangers, le gouvernement a reconnu que le SCRS doit jouer un rôle accru à l'étranger et que des sommes supplémentaires ont été allouées à cette fin.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Canada a intérêt à repérer et à évaluer les menaces pour sa sécurité aussi loin et aussi vite que possible pour les garder à distance de son territoire autant que faire se peut.

Une juste définition des besoins du gouvernement en matière de renseignements sur la sûreté maritime, de même que l'attribution de fonds suffisants au SCRS, à la GRC et à d'autres organismes oeuvrant à l'étranger, augmenteront la capacité de ces services à déceler les menaces à la sécurité du Canada et à en avertir les autorités compétentes.

Problème 12 : Manque d'agents frontaliers canadiens à l'étranger

L'Agence des services frontaliers du Canada n'a pas de personnel ailleurs qu'en Amérique du Nord pour surveiller les ports d'où partent des navires à destination du Canada ou pour repérer des cargaisons suspectes[67].

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) réaffecte le personnel qu'elle a dans les ports américains de Newark et de Tacoma à de grands ports internationaux où les risques d'embarquements liés à des activités terroristes, à bord de navires en partance pour le Canada, sont plus considérables. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.6)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 14 octobre 2004, la vice-première ministre McLellan a annoncé que le Canada avait l'intention d'affecter des employés de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) dans un port maritime étranger (qu'elle n'a pas encore nommé) d'ici avril 2005, afin d'aider au ciblage et à la vérification des conteneurs d'expédition à destination de l'Amérique du Nord[68].

Dans une lettre adressée au Comité à la suite de sa comparution, le président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, affirme qu'il est utile d'avoir du personnel à Tacoma et à Newark, et qu'« un programme ne devrait pas entraîner l'annulation d'un autre programme[69] ».

---

[67] Mark Connolly, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription d'audience, 23 février 2003, Fascicule 1, 37e législature, 3e session, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/01evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 1er avril 2004).

[68] Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, Communiqué de presse intitulé « McLellan et Ridge soulignent les progrès relatifs au Plan d'action pour une frontière intelligente », 14 octobre 2004, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/news/20041014_f.asp.

[69] Alain Jolicoeur, Lettre au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 10 mars 2004 (Pièce 5900-3.37/N2-SS-1, 2, « 9 »).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Affecter des agents frontaliers à d'autres ports outre-mer**

  La mesure annoncée par la ministre McLellan est insuffisante. En déployant des agents à un seul endroit outre-mer, on ne fait rien de plus que de sauver les apparences. Le Comité note que l'ASFC a des agents d'intégrité des mouvements migratoires (des agents d'immigration qui aident à vérifier les titres de voyage des voyageurs) à 38 endroits ailleurs dans le monde[70]. Le gouvernement devrait s'empresser de mettre en oeuvre un programme de même envergure, à tout le moins, pour vérifier les conteneurs d'expédition.

- **L'ASFC devrait revoir ses priorités**

  Le Comité persiste à recommander la réaffectation, dans des ports situés outre-mer, du personnel de l'ASFC actuellement en poste dans des ports aux États-Unis, parce qu'un embarquement clandestin aux États-Unis pouvant constituer une menace à la sécurité du Canada lui apparaît bien improbable. Il ne semble pas logique de laisser des agents aux États-Unis si on veut collaborer avec ce pays à l'établissement d'une frontière efficace au plan de la sécurité tout autour de l'Amérique du Nord.

[70] L'honorable Judy Sgro, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 12 novembre 2004.

Problème 13 : Surveillance des Grands Lacs

HAUTE PRIORITÉ

Il n'existe pas d'initiative commune, à l'échelle continentale, pour sécuriser la région des Grands Lacs, laquelle représente la principale brèche dans le système de sécurité à la frontière canado-américaine.

Le réseau hydrographique des Grands Lacs constitue une artère économique vitale tant pour le Canada que pour les États-Unis. Des millions de gens des deux côtés de la frontière vivent en périphérie de ces grands plans d'eau, qu'on ne saurait qualifier de sûrs tant et aussi longtemps que les autorités ne connaissent pas exactement l'identité des bateaux qui y naviguent ni leur destination.

Les mesures prises jusqu'à présent pour garantir la sûreté des Grands Lacs, notamment en ce qui concerne la répartition des responsabilités, l'affectation de ressources suffisantes pour la mise en commun de l'information et les patrouilles maritimes, et la coopération avec les États-Unis, sont loin d'être à la hauteur de la menace.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité dans la région des Grands Lacs, notamment :

- l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) d'informer les autorités canadiennes 24 heures avant leur arrivée dans des ports canadiens des Grands Lacs;

- l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) ayant l'intention de manœuvrer dans la région des Grands Lacs d'être munis de transpondeurs pour permettre leur repérage électronique par les autorités canadiennes (cette mesure aura aussi l'avantage d'améliorer la précision des recherches et des sauvetages);

- l'obligation pour tous les navires (au déplacement à déterminer par les responsables de la réglementation canadienne) qui traversent les eaux nationales du Canada de rendre compte quotidiennement aux autorités canadiennes;

- la responsabilité pour les stations des Grands Lacs du Canada de recevoir et de coordonner ces comptes rendus et de communiquer avec les organisations policières.

(Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne,*** septembre 2002, n° 8)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Les autorités canado-américaines responsables de la gestion du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent[71] ont rendu obligatoire la présence d'un transpondeur à bord des grands navires à compter du 31 mars 2003[72]. Elles obligent en outre les navires à communiquer avec des points d'appel à intervalles d'au plus quatre heures.

Selon le ministère de la Défense nationale, la région des Forces maritimes de l'Atlantique englobe les Grands Lacs et le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent. L'information sur les déplacements des navires marchands aide le Centre des opérations des Forces canadiennes, à Halifax, à dresser son tableau de surveillance[73].

La mise à jour de janvier 2004 sur les mesures prises par le gouvernement afin de rehausser la sûreté maritime ne fait pas grand cas de la question des Grands Lacs[74].

---

[71] D'une longueur de 2 038 milles nautiques, le réseau de la Voie maritime comprend le fleuve Saint-Laurent et les cinq Grands Lacs, et il s'étend depuis l'embouchure du golfe Saint-Laurent jusqu'à l'extrémité ouest du lac Supérieur et les ports jumeaux de Duluth, au Minnesota, et Superior, au Wisconsin.

[72] Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, « Avis de la Voie maritime N° 3-2003 Système d'identification automatique (SIA) », 6 mars 2003, http://www.greatlakes-seaway.com/fr/navigation/notice20030306b.html (consulté le 1er avril 2004). Cette règle vise les navires marchands tenus d'obtenir un congé préalable et ayant un tonnage brut de 300 ou plus, dont la longueur hors tout dépasse 20 mètres ou qui transportent plus de 50 passagers payants, ainsi que les dragueurs, usines flottantes ou remorqueurs faisant plus de 8 mètres de longueur.

[73] Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 1.

[74] Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, *Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada*, Ottawa, janvier 2004, http://www.tc.gc.ca/vigilance/sgu/maritime/rehaussement/menu.htm (consulté le 2 novembre 2004). Ce document décrit les mesures qui sont prises pour contrôler les navires avant qu'ils ne s'engagent dans le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, mais il ne fait mention d'aucune mesure destinée à surveiller ces navires une fois qu'ils se trouvent dans les Grands Lacs.

Une des six priorités que s'est fixé le gouvernement dans sa politique de sécurité nationale d'avril 2004 en vue d'accroître la sûreté maritime consiste à sécuriser la Voie maritime du Saint-Laurent et ses abords[75].

Le ministère de la Défense nationale discute avec la Garde côtière américaine d'un éventuel programme d'échange d'agents de liaison à leurs centres d'opérations respectifs, en vue d'améliorer la coordination des efforts de part et d'autre de la frontière[76].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Faire de la sûreté des Grands Lacs une plus haute priorité**

  Les autorités canadiennes n'ont toujours pas de vue d'ensemble commune de la circulation maritime dans les Grands Lacs.

- **Prendre garde aux petits bateaux**

  Une fois que les normes techniques concernant les transpondeurs de catégorie B auront été établies, on devrait soumettre les petits bateaux aux règles de sécurité de la Voie maritime, puisque les règles actuelles ne permettent de suivre les déplacements des petits bâtiments, tels les bateaux de plaisance.

[75] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : la politique de sécurité nationale du Canada*, Ottawa, Gouvernement du Canada, 27 avril 2004, p. 42.
[76] Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 1.

Problème 14 : Surveillance des eaux intérieures

Les voies d'approche maritimes et les principales voies d'eau intérieures du Canada sont très vulnérables. La sécurité est déficiente à certains endroits et tout à fait inexistante à d'autres endroits, et on ne sait trop qui en est responsable au juste. En Nouvelle-Écosse, par exemple, la Gendarmerie royale du Canada, qui est à court d'effectifs, a mis en oeuvre un programme de surveillance côtière faisant appel à des bénévoles. C'est tout à fait logique, mais ce qui l'est moins, c'est que la GRC n'ait que 13 agents pour surveiller les 7 400 kilomètres de côtes de cette province[77] et veiller à ce que le programme de bénévolat joue un rôle utile.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) effectue une évaluation des risques ou de la menace afin de déterminer les effectifs, l'équipement et les ressources financières dont elle aurait besoin pour rétablir la Division maritime et assurer une surveillance dans la Voie maritime du Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs, le fleuve Fraser, la rivière Skeena et les voies d'eau intérieures réputées représenter un risque élevé. Il a aussi recommandé que la GRC rende ses conclusions publiques au plus tard le 31 mars 2004 et présente un plan opérationnel au plus tard le 31 mars 2005, et que le gouvernement soit prêt à débloquer des fonds pour répondre aux besoins énoncés. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n[os] 4.3 et 4.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En mars 2004, la GRC a fait savoir au Comité qu'elle était d'accord avec sa recommandation et qu'elle avait entrepris une évaluation des risques et de la menace que présentent les diverses voies d'eau[78].

Un expert-conseil de l'extérieur l'a aidée à préparer un rapport interne provisoire, et un rapport final devait être déposé en août 2004[79]. Le Comité n'a vu les conclusions de ni l'un ni l'autre de ces rapports.

---

[77] Ian Atkins, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription d'audience, 22 septembre 2003, Fascicule 22, 37[e] législature, 2[e] session, http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/22evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 8 mai 2004).

[78] Gendarmerie royale du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 11 mars 2004.

[79] Gendarmerie royale du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 11 mars 2004.

La GRC a dit vouloir mettre en place, d'ici le 31 mars 2005, un plan opérationnel établi en fonction des résultats de l'évaluation, et utiliser cette évaluation afin de déterminer la quantité de personnel, l'équipement et les ressources financières nécessaires pour donner suite à la recommandation ci-dessus[80].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Dévoiler les résultats de l'évaluation des risques et de la menace**

  La GRC semble s'occuper de la question, mais un rapport interne ne va pas suffire. La GRC doit annoncer publiquement les ressources dont elle a besoin pour surveiller adéquatement les Grands Lacs, les fleuves, les voies maritimes et les voies d'eau intérieures du Canada.

  Le Comité sait par expérience que la GRC sous-estime souvent la quantité de ressources nécessaires pour accomplir certaines fonctions liées à la sécurité. Il ne faut pas que la situation se répète dans ce cas-ci, car la sécurité des Grands Lacs est un problème énorme. Les Canadiens doivent avoir une évaluation honnête des besoins, afin de pouvoir exercer les pressions politiques nécessaires pour s'assurer que le travail sera fait.

[80] Gendarmerie royale du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 11 mars 2004.

Problème 15 : Retards au chapitre de la formation

Les agents des douanes forment la première ligne de défense du Canada contre les terroristes et les contrebandiers. Le Comité a appris que ces fonctionnaires n'ont pas reçu une formation suffisante et ignorent le fonctionnement de certains des appareils dont ils doivent se servir dans l'exercice de leurs fonctions, en particulier les nouveaux appareils d'inspection des conteneurs de fret.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), dont les responsabilités en matière de surveillance des frontières ont depuis été confiées à l'Agence des services frontaliers du Canada, veille à ce qu'il y ait suffisamment de personnel dûment formé pour faire fonctionner la nouvelle technologie installée dans les ports canadiens. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.9)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 23 février 2004, le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), Alain Jolicoeur, a expliqué au Comité que les ressources humaines et la formation, plus que le besoin d'appareils supplémentaires, limitent la capacité de l'Agence de déployer la nouvelle technologie[81]. À noter que 2 100 agents ont été formés à l'utilisation du nouvel équipement de détection de la contrebande depuis le 1er avril 2003, et que 363 ont reçu une formation sur le VACIS (système d'inspection des véhicules et du fret) depuis décembre 2002[82].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Laisser les agents frontaliers rattraper la technologie**

---

[81] Alain Jolicoeur, *Délibérations*.

[82] La formation sur le Système d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) comporte deux volets : les appareils mobiles du VACIS et ceux pour les palettes. L'ASFC utilise les premiers depuis plus longtemps que les seconds. Depuis décembre 2002, deux cents cinquante-neuf agents ont reçu une formation sur les appareils mobiles du VACIS. La formation sur les appareils d'inspection des véhicules et du fret pour les palettes a débuté seulement en mars 2004. Depuis ce temps, cent quatre agents s'y sont prêtés. Voir : Agence des services frontaliers du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 16 novembre 2004.

L'ASFC doit vite accélérer la formation de ses agents et en accroître l'étendue. *Des technologies telles que le VACIS ne sont utiles que dans la mesure où* suffisamment d'agents savent s'en servir.

- **Embaucher plus de personnel**

  La technologie est certes utile, mais il n'empêche qu'on a besoin de gens. On doit former et reformer le personnel pour qu'il suive l'évolution de la technologie. On doit aussi embaucher suffisamment de personnel, de telle sorte y en ait toujours assez pour que le système fonctionne rondement.

CHAPITRE 4
Les Forces canadiennes

Problème 1 : Compressions budgétaires

HAUTE PRIORITÉ

Entre 1988 et 2000, le budget des Forces canadiennes a été comprimé **d'environ 30 %**, compressions dont bon nombre ont été effectuées entre 1994 et 1998. Cette année, le Canada consacrera environ 1,2 % de son PIB à la défense. Malgré l'élargissement récent de l'OTAN, le Canada demeure à l'avant-avant-dernier rang parmi les 26 pays membres à ce chapitre, ne devançant que le Luxembourg et l'Islande (qui n'a pas de forces armées)[83].

Au cours de la même période, le rythme des opérations des Forces canadiennes s'est accru (voir le Chapitre 4, Problème 3, page 75). Les compressions budgétaires ont eu de lourdes conséquences. Tous les services sont maintenant à court de personnel. Les achats d'immobilisations ont été reportés. Le vieil équipement – en particulier les hélicoptères Sea King et les avions de transport Hercules – deviennent de plus en plus inutilisables. Et les grands exercices d'entraînement ont été reportés.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé une augmentation immédiate de quatre milliards de dollars du budget de base du ministère de la Défense nationale ainsi que des augmentations annuelles subséquentes en fonction de l'inflation. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n[os] 2 et 3)

---

[83] Institut international d'études stratégiques, « International Comparisons of Defence Expenditure and Military Manpower in 2001, 2002 and 2003 », *The Military Balance 2004*, vol. 104, no 1 (Oxford University Press, 2004), 353. Accessible à : Ingenta Select (consulté le 5 novembre 2004). Depuis la fin de la guerre froide, l'Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord (OTAN) est passée de 16 à 26 membres, ayant accepté trois pays en 1999 (la Hongrie, la Pologne et la République tchèque) et sept plus tôt cette année (la Lituanie, la Bulgarie, l'Estonie, la Lettonie, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie). Depuis la période ayant précédé l'élargissement de 1999, les dépenses militaires du Canada, en tant que pourcentage de son PIB, le placent constamment à l'avant-avant-dernier rang parmi les pays de l'OTAN à ce chapitre.

Neuf mois plus tard, le Comité a réitéré que l'augmentation de quatre milliards de dollars des dépenses militaires recommandée dans son rapport antérieur constituait un MINIMUM, et que l'augmentation complète était requise immédiatement. (Rapport : ***Pour 130 $ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut***, novembre 2002, n° 1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

D'après le Budget principal des dépenses 2004-2005 du gouvernement, le budget 2004 du ministère de la Défense nationale s'élevait à environ 13,28 milliards de dollars. Cela dépasse d'environ 1,45 milliard de dollars le montant du budget du Ministère au moment où le Comité a fait sa première recommandation sur le sujet[84]. Mais cela ne revient pas à dire que le gouvernement est presque en train de concrétiser la recommandation du Comité de hausser le budget du Ministère de quatre milliards de dollars.

Le montant du Budget 2004 est quelque peu trompeur car il englobe les fonds additionnels affectés au Ministère pour des opérations à l'étranger (Afghanistan et Haïti) et ne tient pas compte des 144 millions de dollars qui lui ont été retirés dans le cadre de l'initiative de réaffectation à l'échelle du gouvernement.

En outre, s'il avait effectivement augmenté le budget ministériel de référence de 4 milliards de dollars lorsque le Comité l'a recommandé, puis consenti des augmentations subséquentes en fonction de l'inflation, ce budget s'élèverait maintenant à quelque 17,3 milliards de dollars. Le niveau de dépenses militaires du Canada, en tant que pourcentage de son PIB ne le classerait **néanmoins** qu'au 21e rang parmi les 26 pays membres de l'OTAN. Le gouvernement fait observer que, eu égard au montant brut consacré aux dépenses militaires, le Canada se classe au 6e rang sur la liste de l'OTAN, mais bon nombre des pays qui y figurent ont des PIB beaucoup plus modestes.

Depuis décembre 2003, le gouvernement s'est engagé à consacrer plus de 7 milliards de dollars à de l'équipement pour les Forces canadiennes, entre autres pour les éléments suivants :

- les hélicoptères maritimes,
- les systèmes de canons mobiles,
- les navires de soutien interarmées, et

[84] Calcul basé sur la différence entre le Budget principal des dépenses du gouvernement de 2002-2003 et celui de 2004-2005.

- les aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage[85].

La majeure partie des fonds promis ne sera pas dépensée avant cinq ans et, en ce qui concerne les navires de soutien interarmées, dix ans. L'expérience montre cependant que, dans bien des cas, les fonds promis ne se matérialisent pas. Qui plus est, le seul argent neuf que le ministère de la Défense nationale obtient doit être affecté au budget des aéronefs à voilure fixe de recherche et de sauvetage. Les fonds pour les trois autres projets devront être récupérés à même le budget actuel du MDN.

Les augmentations limitées de fonds du gouvernement n'ont pas été suffisantes pour mettre un frein à la détérioration de l'équipement et remédier à la fatigue du personnel.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Augmenter le budget de référence du ministère de la Défense nationale**

  Le budget du ministère de la Défense nationale devrait être augmenté de 4 milliards de dollars pour l'exercice financier 2005-2006. Chaque année par la suite, il devrait faire l'objet d'augmentations en fonction de l'inflation.

[85] Cabinet du Premier ministre, « Allocution du Premier ministre Paul Martin à la BFC Gagetown », Nouveau-Brunswick (14 avril 2004), http://pm.gc.ca/fra/news.asp?id=172 (consulté le 16 novembre 2004).

Problème 2 : Retard dans l'acquisition d'immobilisations

Une décennie de compression des dépenses des Forces canadiennes a eu pour effet de reporter des acquisitions militaires d'importance critique. Non seulement le ministère de la Défense nationale a besoin d'une injection de fonds (comme on le décrit au Problème 1 ci-dessus), mais il a besoin d'augmentations de fonds annuelles afin de pouvoir instaurer un processus fiable d'acquisition d'immobilisations qui mettra fin aux crises à répétition au chapitre de l'équipement.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que les augmentations budgétaires annuelles futures soient réalistes, axées sur des objectifs et fonction de l'inflation. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas annoncé de plans comportant des augmentations budgétaires soutenues pour faire en sorte que le financement accordé maintienne son pouvoir d'achat. Il a toutefois annoncé des affectations pour de nouveaux projets particuliers comme les aéronefs de recherche et de sauvetage, les navires de soutien interarmées, les hélicoptères maritimes et les systèmes de canons mobiles.

À l'heure actuelle, les dépenses en capital absorbent environ 15 % du budget du ministère de la Défense nationale[86]. Peu de mesures ont été prises pour les hausser à un niveau qui garantirait l'équipement adéquat des Forces.

En novembre 2004, le ministre de la Défense nationale a écrit à l'un des membres du Comité en réponse à cette recommandation et lui a indiqué qu'« il est prématuré de spéculer au sujet du niveau de financement dont la Défense a besoin » tant que le gouvernement n'aura pas terminé son examen de la politique internationale[87].

[86] Ministère de la Défense nationale, *Au-delà des dollars 2003-4* (août 2004), p. 46.
[87] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny » (3 novembre 2004) : 4.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Cesser d'utiliser l'examen de la politique internationale pour justifier l'inertie**

  En raison du vieillissement de l'équipement militaire et des importantes dépenses en immobilisations du Ministère, la Défense aura besoin d'augmentations indexées à l'inflation à chaque année, peu importe le résultat de l'examen de la politique. Il faut cesser de reporter cet engagement nécessaire.

- **Instituer des augmentations budgétaires indexées à l'inflation**

  La hausse du budget de référence de la Défense nationale ne représente que la première étape de la solution aux problèmes financiers des militaires. En l'absence d'augmentations indexées à l'inflation dans les budgets subséquents, il ne peut y avoir d'engagement soutenu à l'égard de la revitalisation. Si le gouvernement avait injecté 4 milliards de dollars supplémentaires, puis consenti ensuite des augmentations liées à l'inflation, comme cela était recommandé, le budget du Ministère se situerait maintenant aux alentours de ce qu'il devrait être, c'est-à-dire 17,3 milliards de dollars.

- **Donner la priorité au compte d'immobilisations**

  Le compte d'immobilisations doit occuper une meilleure place dans la liste des priorités de la Défense nationale. Il ne peut continuer à être financé par des restes. Consacrer 15 % du budget du MDN aux dépenses en immobilisations au cours des cinq prochaines années n'empêchera pas les biens d'équipement actuels de rouiller, sans parler du financement des nouvelles capacités. Le Ministère doit veiller à ce qu'une partie minimale de son budget soit réservée aux dépenses en immobilisations. Cette somme minimale devrait se situer entre 2 et 2,5 milliards de dollars par année.

Problème 3 : Un rythme opérationnel excessif

Le nombre de tâches exigées des Forces canadiennes a augmenté considérablement par rapport aux années 1990, et ce malgré de lourdes compressions budgétaires. L'effet conjugué des compressions et de la multiplication des opérations a créé une crise à trois volets qui n'est pas encore réglée; elle se résume à un trop grand nombre de tâches confiées à des effectifs en activité trop peu nombreux, lesquels manquent d'entraînement et doivent composer avec de l'équipement vétuste ou inexistant. Une augmentation budgétaire ne suffirait pas à elle seule à régler ce problème.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé un temps de récupération – que toutes les Forces armées canadiennes cessent leurs activités outre-mer dès que les périodes de service en cours seront terminées[88]. Le Comité a recommandé qu'après cela aucune force ne soit déployée outre-mer pendant une période minimale de 24 mois, soit l'équivalent d'une suspension de 30 mois des déploiements. (Rapport : ***Pour 130 $ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut***, novembre 2002, n° 2 A et B)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse officielle d'octobre 2002 au premier rapport du Comité, le gouvernement a déclaré qu'il avait cherché à résoudre le problème du rythme opérationnel en limitant la durée de certains déploiements et en réduisant les engagements à l'étranger[89]. L'une des réductions d'engagement sur lesquelles le gouvernement attirait l'attention était sa décision de ne pas remplacer le groupement tactique canadien en Afghanistan.

De fait, le gouvernement a maintenu le rythme des déploiements jusqu'à tout récemment. Par exemple, les troupes canadiennes étaient de retour en Afghanistan en août 2003 pour s'acquitter d'une autre mission importante. Le gouvernement a

[88] Dans ses recommandations, le Comité a exclu les engagements récurrents comme ceux des attachés militaires, du personnel militaire à l'OTAN et au quartier général du SACLANT, du personnel militaire affecté au NORAD (ce qui comprendrait aussi, maintenant, les membres du groupe binational de planification) et des unités des AWACS de l'OTAN à Geilenkirchen, en Allemagne.

[89] Gouvernement du Canada, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense – Réponse du gouvernement au rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, octobre 2002, p. 11.

également déployé des forces substantielles en Haïti et au large de l'Asie du Sud-Ouest, et il a maintenu des engagements permanents, y compris sur le plateau du Golan et (jusqu'à tout récemment) en Bosnie.

Ce rythme a hypothéqué les Forces. Entre 2001 et 2003, par exemple, la Marine a déployé 15 de ses 18 navires de guerre et de 95 % de ses 4 100 marins dans la mer d'Arabie, dans le cadre de 16 déploiements (un navire a été envoyé deux fois)[90].

Toutefois, avec le temps, il est devenu clair pour le gouvernement que ses politiques n'étaient pas viables et, depuis 2003, les hauts responsables militaires et politiques ont commencé à admettre qu'une pause importante s'imposait. Une pause *de facto* a lieu maintenant.

Le lieutenant-général MacDonald, alors vice-chef d'état-major de la Défense a déclaré en février au Comité qu'à compter d'août 2004, les Forces canadiennes entreraient dans « une période de récupération — une pause stratégique, comme on dit — pour nous permettre de nous retrouver en état de déploiement normal pour l'année suivante ».

Au 15 octobre 2004, il ne restait plus que 1 633 militaires à l'étranger sur les 4 500 en poste il y a un an.

Extrait des délibérations du Comité, le 23 février 2004

Sénateur Atkins :

Donc, face à nos obligations internationales, nous sommes débordés?

Lgén MacDonald :

Nous le sommes depuis plusieurs années, oui[91].

Le ministère de la Défense nationale décrit la situation actuelle comme une « pause opérationnelle[92] ».

Toutefois, certains déploiements se poursuivent. En août, il y a eu une nouvelle rotation de près d'un millier de militaires en Afghanistan. En mai, environ 80 militaires canadiens ont été déployés sur le plateau du Golan dans le cadre de la 80e période de service consécutive du Canada à cet endroit. Oui, nous sommes présents sur le plateau du Golan depuis 30 ans, ce qui représente plusieurs générations de soldats. Puis, encore au début d'octobre, le Canada déployait deux avions de patrouille maritime Aurora et environ 65 militaires en Italie afin de

[90] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche (19 novembre 2004).
[91] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche (19 novembre 2004).
[92] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Kenny » (3 novembre 2004) : 5.

contribuer à une opération de l'OTAN dans le cadre de la Campagne contre le terrorisme.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Continuer à ralentir le rythme des déploiements**

  La décision de ralentir le rythme des déploiements était politiquement difficile, mais saine. Toutefois, pour que les troupes puissent se concentrer sur les efforts de réentraînement, de rééquipement et de renouvellement nécessaires à la mise sur pied d'une armée moderne et efficace, le gouvernement doit maintenir le cap et rapatrier le reste des 1 633 militaires qui demeurent à l'étranger[93].

- **Résister aux inévitables pressions visant des déploiements**

  Le gouvernement doit résister aux inévitables appels qui lui seront faits au cours des prochains mois et ne pas autoriser des déploiements nouveaux ou additionels avant que les soldats, les marins, le personnel navigant ainsi que le personnel au sol ne se soient reposés et réentraînés et n'aient bénéficié de l'arrivée de nouvelles recrues.

  Il y aura toujours des demandes visant le déploiement de troupes canadiennes quelque part dans le monde – de la part de nos alliés, de l'OTAN et de l'ONU ainsi que de groupes politiques au sein même du Canada. Le gouvernement fédéral devra se montrer très avisé et courageux pour répondre : « Non, nous devons descendre du manège pour faire une réparation. » Le défi : ***rassembler le courage nécessaire et se mettre à l'oeuvre***.

  La longueur de la pause dépendra du moment où toutes les troupes auront été rapatriées. Le Comité craint d'en avoir plutôt sous-estimé la durée. Cela est particulièrement vrai compte tenu de la nécessité d'entraîner les 5 000 membres de la Force régulière et les 3 000 membres de la Force de réserve que le gouvernement a promis.

[93] Le Comité maintient la même exception que dans sa recommandation initiale. Les engagements récurrents, comme ceux des attachés militaires, du personnel militaire à l'OTAN et au quartier général du SACLANT, du personnel militaire affecté au NORAD (qui comprendrait aussi, maintenant, les membres du groupe binational de planification) et des unités des AWACS de l'OTAN à Geilenkirchen, en Allemagne, devraient se poursuivre.

Problème 4 : Une surcharge opérationnelle pour des troupes en nombre insuffisant

HAUTE PRIORITÉ

Les effectifs des Forces canadiennes ont été ramenés de près de 90 000 personnes en 1990-1991 à 73 219 personnes en 1994-1995, puis à 62145 personnes en octobre 2004. Parallèlement, le rythme des opérations s'est accru[94]. Sur les 62 145 personnes qui composent l'effectif total des Forces à l'heure actuelle, 53 183 seulement sont chargées d'assumer le lourd fardeau d'honorer les engagements du gouvernement.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que, afin de maintenir le niveau d'opérations que l'on exige d'elles depuis huit ans, les Forces canadiennes comptent au moins 75 000 militaires entraînés. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 4 octobre 2004, la Force régulière des Forces canadiennes comptait 62 145 soldats, les effectifs entraînés s'élevaient à 53 183 soldats et le nombre de soldats disponibles pour des missions était de 51 615[95].

Le gouvernement a promis d'adjoindre 5 000 nouveaux militaires à la Force régulière. D'après le ministre de la Défense nationale, « l'augmentation contribuera à résoudre dans une large mesure les problèmes liés au rythme opérationnel accéléré de nos troupes ces dernières années[96].

Les détails de l'élargissement de la Force demeurent nébuleux. Au début de l'automne, des rumeurs persistantes voulaient que le nouveau personnel soit

[94] Chiffres de 1994-1995 : ministère de la Défense nationale, *Budget des dépenses 1994-1995 : Partie III, Plan des dépenses* (Ottawa, Approvisionnements et Services Canada, 1994) 22, 212. Chiffres de 2004 : ministère de la Défense nationale, « Opérations courantes », http://www.forces.gc.ca/site/operations/current_ops_e.asp (consulté le 11 mars 2004).
[95] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 4 novembre 2004.
[96] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Kenny » (3 novembre 2004) : 5.

entraîné pour un rôle spécialisé comme le maintien de la paix. D'autres rumeurs prétendaient que du personnel serait recruté, mais que le gouvernement n'entendait pas allouer de nouvelles ressources pour sa rémunération. Cela semble tiré par les cheveux compte tenu de l'engagement suivant du ministre de la Défense nationale : « le gouvernement est déterminé à fournir aux Forces canadiennes les ressources dont elles ont besoin pour s'acquitter de leur travail[97] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Augmenter les effectifs entraînés à 75 000 militaires**

  La promesse du gouvernement d'augmenter le nombre de militaires a constitué un pas dans la bonne direction, mais ce n'est qu'un petit pas. Premièrement, le gouvernement doit donner suite à sa promesse en fournissant suffisamment de ressources additionnelles pour payer les nouvelles troupes, puis en les entraînant pour qu'elles deviennent véritablement aptes au combat.

  Deuxièmement, le gouvernement doit s'engager à élargir les Forces au cours de chacune des trois années subséquentes, jusqu'à ce que les effectifs entraînés atteignent 75 000 soldats, comme le recommandait le Comité et selon le l'échéancier suivant :

	Augmentation nette à ajouter	Total – effectifs entraînés des Forces canadiennes
Actuellement	s/o	52 985
2004-2005	5 000	57 985
2005-2006	5 000	62 985
2006-2007	6 000	68 985
2007-2008	6 000	74 985

  La proposition du Comité vise une « augmentation nette » du personnel, exclusion faite de l'attrition normale attribuable aux départs à la retraite et d'éventuelles absences pour de la formation. Il s'ensuit que, pour atteindre les chiffres nets indiqués ci-dessus, le nombre de recrues à ajouter aux Forces canadiennes chaque année doit se rapprocher davantage de 9 000.

[97] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Kenny » (3 novembre 2004) : 5.

- **Accepter l'ampleur du problème à venir**

  Le défi est loin de se limiter à un ajout de personnel. Dans les années à venir, tout en augmentant la taille des Forces, le gouvernement devra s'attaquer au problème du vieillissement des effectifs militaires.

- **Trouver des solutions novatrices pour retenir les compétences spécialisées**

  Le problème se complique du fait qu'il existe également un besoin de personnel spécialisé. Le gouvernement devra financer des mesures incitatives novatrices afin de retenir un certain nombre de personnes qualifiées plus longtemps qu'elles ne resteraient normalement au sein du service, le temps que les nouvelles recrues acquièrent les compétences nécessaires.

- **Continuer de réduire les déploiements et le rythme général des opérations jusqu'à ce que soit résolu le problème de la pénurie de personnel**

  L'entraînement d'un aussi grand nombre de nouvelles recrues constituera une énorme tâche. Le gouvernement doit s'assurer de pouvoir compter sur des militaires d'expérience pour les former, ce qui nécessitera un important engagement à long terme. La formation de ces effectifs aura des répercussions sur les déploiements jusqu'à 2008 à tout le moins.

Problème 5 : Un examen qui n'a que trop tardé

La politique de défense du Canada définie dans le *Livre blanc sur la défense* de 1994 est dépassée et vide de sens. Elle est devenue dépassée et vide de sens lorsque le gouvernement fédéral n'a pas consenti les fonds nécessaires pour permettre aux Forces canadiennes de remplir les rôles qui y sont définis.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement effectue le plus tôt possible un examen de la politique de défense, mais puisque celle-ci est tributaire de la politique étrangère du Canada, qu'il effectue d'abord un examen de cette dernière. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement promet depuis des années un examen complet de la politique étrangère et de défense. On a mentionné que certains éléments de cet examen seraient diffusés plus tard au cours de l'automne afin de sonder le Parlement à ce sujet. L'examen lui-même ne sera pas terminé avant l'automne 2005.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Déposer une politique de défense claire, fondée sur une politique étrangère claire**

  Les examens de la politique étrangère et de la politique de défense n'ont que trop tardé. Dans les semaines qui ont précédé la publication du présent rapport, la date prévue de l'Examen de la politique internationale a été reportée d'un mois. En outre, même à ce stade avancé, on ne sait trop si l'examen en question donnera lieu à un livre vert, présentant des options en vue d'un débat, ou à un livre blanc, énonçant une politique définitive.

  Il est temps de s'y mettre. Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense et le Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants de la Chambre des communes ont entrepris leurs propres examens et ils se pencheront sur le document du gouvernement le jour où il sera rendu public, s'il l'est.

Problème 6 : Trop peu d'exercices d'entraînement de grande envergure

Les Forces canadiennes ont dû renoncer à la plupart des entraînements collectifs de grande envergure à cause d'un manque de fonds et de personnel. L'entraînement s'effectue principalement au niveau individuel et de la petite unité, ce qui est préjudiciable à l'efficacité militaire et à la sécurité du personnel des Forces canadiennes.

Comme l'a indiqué le colonel Jocelyn P.P.J. Lacroix, alors commandant du 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, dans son témoignage de septembre 2003 devant le Comité : « Nous avons dû étendre et faire moins souvent l'entraînement collectif, qui avait lieu annuellement à tous les niveaux. Donc, il est plus difficile de bâtir la cohésion maintenant qu'il ne l'était avant [...] il nous manque des ressources pour bâtir cette cohésion à travers l'entraînement collectif[98] ».

Il est difficile de reprocher à la Défense nationale de n'avoir pas fourni d'entraînement approprié compte tenu de la surutilisation de ses effectifs sur le terrain.

Il n'est pas difficile de blâmer les maîtres politiques de la Défense nationale.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé de réinstituer dès que possible les exercices d'entraînement à l'échelle du bataillon ou du groupement tactique – en particulier ceux qui permettent un fonctionnement commun des troupes canadiennes et américaines –, afin que l'armée canadienne puisse travailler en harmonie avec les armées alliées. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

D'après le ministre de la Défense nationale, l'Armée canadienne n'a pas participé à des exercices communs ou multinationaux au niveau de la brigade ou du bataillon

[98] Colonel Jocelyn P.P.J. Lacroix, « *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense* », transcription de l'audience, 24 septembre 2003, Fascicule 1, 37e législature, 2e session, Fascicule 23, http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/23eva-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 8 mai 2004).

avec les militaires américains depuis septembre 2002 en raison du rythme opérationnel élevé des deux armées[99].

En avril 2003, les Forces canadiennes ont mené leur propre activité d'entraînement au niveau de la brigade, l'exercice Resolute Warrior. Cet exercice de 27 jours a réuni plus de 4 400 militaires canadiens et combattants de la Montana Air National Guard. Resolute Warrior a constitué le plus important exercice d'entraînement du MDN depuis 1992. Il a absorbé 45 % du budget d'entraînement de l'armée en 2003.

D'après la Défense nationale, l'exercice Resolute Warrior a marqué le retour de l'armée à l'entraînement interarmes au niveau de la formation[100].

Les Forces canadiennes n'ont pas effectué d'exercice d'envergure semblable en 2004, mais elles envisagent un exercice d'entraînement au niveau de la brigade à l'automne 2005. La Défense nationale prévoit que cet exercice, appelé Phoenix Ram, mobilisera environ 4 000 soldats et se déroulera au Centre d'instruction du Secteur de l'Ouest de la Force terrestre à Wainwright.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Effectuer plus souvent des exercices d'entraînement de grande envergure**

  Les Forces canadiennes ne peuvent s'attendre à maintenir leur cohésion et leur interopérabilité en effectuant seulement un exercice d'entraînement de grande envergure à tous les deux ans.

[99] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Kenny » (3 novembre 2004) : 5.
[100] Défense nationale, Documentation (Brigade Training Event), 6 avril 2003, http://www.army.dnd.ca/LFCA_HQ/LFCA/BTE/english/newsroom/BTE_Backgrounder.doc (consulté le 1er novembre 2004).

Problème 7 : Le lent cheminement vers Wainwright

L'établissement du Centre canadien d'entraînement aux manoeuvres de la base des Forces canadiennes de Wainwright s'est déroulé à pas de tortue. Le Centre devrait déjà fonctionner à plein régime.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

En 2002, le Comité a recommandé que la construction du Centre d'entraînement aux manoeuvres de Wainwright – pour laquelle le contrat n'avait même pas encore été passé et qui était énormément en retard – soit accélérée et que les installations soient prêtes pour des exercices d'entraînement à grande échelle des troupes canadiennes au plus tard à l'été 2004. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas satisfait à l'échéance de l'été 2004 fixée par le Comité. La mise sur pied du Centre canadien d'entraînement aux manoeuvres se fera progressivement au cours de l'année 2005, et on prévoit que l'entraînement débutera en 2006 à Wainwright. D'après la Défense nationale, cette date d'ouverture cadre avec l'échéancier initial visant la création du Centre[101].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Faire en sorte que le Centre d'entraînement aux manoeuvres soit opérationnel en 2006**

  Les Forces canadiennes ne peuvent s'entraîner adéquatement en l'absence du Centre canadien d'entraînement aux manoeuvres. Son établissement aurait dû être plus prioritaire. Il reste maintenant à essayer de faire en sorte que « lent » ne devienne pas « plus lent que lent ».

[101] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Kenny » (3 novembre 2004) : 6.

CHAPITRE 5
La structure et la coordination au sein du gouvernement

Problème 1: Besoin d'une haute influence

La sécurité nationale est un enjeu suffisamment important pour occuper à temps plein un ministre de très haut niveau, quelqu'un qui soit capable de faire appliquer les volontés du gouvernement dans plusieurs ministères et qui a du poids au Cabinet.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le poste de vice-premier ministre devienne une composante permanente de la structure politique fédérale et que son titulaire se voit confier en permanence la responsabilité du dossier Canada-États-Unis, des frontières, de la sécurité nationale, des catastrophes naturelles et causées par l'homme et des côtes. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 5.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Point de vue global

Le nouveau gouvernement a fait un grand pas pour combler cette lacune lorsque, suivant la recommandation du Comité et décidé de confier à la nouvelle vice-première ministre la responsabilité de la sécurité publique et de la protection civile.

En décembre 2003, le gouvernement a centralisé l'essentiel des portefeuilles de la sécurité nationale et de la protection civile entre les mains de la vice-première

ministre, confiant du même coup à cette dernière la responsabilité d'un important ministère doté de vastes attributions (qui pourraient l'être davantage encore).

Dossier Canada-États-Unis

L'actuelle vice-première ministre n'intervient plus de la même façon que son prédécesseur, John Manley, dans la gestion du dossier Canada-États-Unis. Non seulement ce dossier ne lui a pas été confié, mais le Cabinet du premier ministre ne mentionne même pas son nom dans la liste des membres comité du Cabinet responsable des relations canado-américaines[102].

Le partage de la responsabilité du dossier Canada-États-Unis est maintenant beaucoup plus complexe qu'il ne l'était du temps du vice-premier ministre Manley. D'abord, le premier ministre s'est attribué un rôle dans ce dossier en créant un comité du Cabinet chargé des relations canado-américaines, dont il est le président. Ensuite, il a aussi créé au sein du Bureau du Conseil privé un secrétariat spécial pour s'occuper du dossier Canada-États-Unis. Enfin, deux secrétaires parlementaires du premier ministre ont été successivement nommés pour s'occuper expressément des relations Canada-États-Unis[103].

Le gouvernement n'a pas démontré qu'il existe une direction claire et efficace dans ce dossier crucial.

Sécurité côtière

Dans sa Politique de sécurité nationale rendue publique en avril 2004, le gouvernement a annoncé qu'il avait entrepris « de clarifier et de renforcer la responsabilité relative à la sécurité maritime »[104]. Dans cette même politique, il attribue ensuite la responsabilité première de différents aspects de la sécurité maritime à trois ministres : Transports (sécurité maritime et coordination des politiques en la matière), Défense nationale (coordination de la réaction en mer aux

[102] Cabinet du premier ministre, « Mandat et composition des comités du Cabinet », 25 octobre 2004, http://www.pm.gc.ca/grfx/docs/Cab_committee-comite.pdf (consulté le 10 novembre 2004).
[103] À l'heure actuelle, c'est Marlene Jennings qui occupe le poste de secrétaire parlementaire du premier ministre expressément chargée des relations Canada-États-Unis. Voir Cabinet du premier ministre, « Une nouvelle équipe : Secrétaires parlementaires », 23 juillet 2004, http://www.pm.gc.ca/fra/new_team_1.asp (consulté le 20 octobre 2004).
[104] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 41.

menaces maritimes et aux crises naissantes), et Sécurité publique et protection civile (exécution de la loi et services de police)[105]

De plus, la Garde côtière continue de relever du ministère des Pêches et des Océans. De même, Transports Canada conserve la responsabilité du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

Permanence

En octobre 2004, le gouvernement a présenté une mesure législative pour officialiser la création du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile[106]. Cette mesure législative ne lie pas en permanence le nouveau ministère au poste de vice-premier ministre.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Des progrès appréciables ont été accomplis, mais il reste encore du pain sur la planche.

- **Confier le dossier des É.-U. à la vice-première ministre**

  La vice-première ministre devrait être responsable du dossier des É.-U. Elle devrait faire partie du comité du Cabinet chargé des relations canado-américaines et, en fait, en assumer la présidence.

- **Fournir à la vice-première ministre les outils dont elle besoin pour faire son travail**

  La vice-première ministre devrait aussi avoir à sa disposition des outils supplémentaires pour pouvoir bien s'acquitter de sa mission relativement à l'infrastructure de sécurité du Canada. Il faudrait notamment lui confier la surveillance des instance suivante :

[105] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 41.
[106] Présentée au cours de la première session de la 38e législature, cette mesure législative est le projet de loi C-6 - *Loi constituant le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile et modifiant et abrogeant certaines lois*.

- une Garde côtière armée investie d'un pouvoir de gendarmerie;
- l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien;
- l'Agence canadienne d'inspection des aliments;
- le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime.

- **Rendre le poste permanent**

  La loi portant création du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile devrait faire en sorte que la responsabilité de ce ministère fasse partie en permanence des attributions du vice-premier ministre.

Problème 2 : Besoin d'une équipe solide

La vice-première ministre ne reçoit pas le soutien dont elle a besoin pour exercer ses fonctions en matière de sécurité.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le vice-premier ministre soit assuré d'un soutien bureaucratique adéquat au sein d'une direction du Bureau du Conseil privé qui lui permette de financer et de diriger une structure pour la sûreté maritime en plus de s'acquitter d'autres responsabilités (qui devraient englober le dossier Canada-États-Unis, les frontières, la sécurité nationale, les catastrophes naturelles et causées par l'homme et les côtes énumérées, conformément à la recommandation n° 5.2 dont il est question dans la section précédente consacrée au problème 1). (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 5.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La responsabilité de la sécurité côtière et du dossier Canada-États-Unis ne fait toujours pas partie du portefeuille de la vice-première ministre McLellan.

La ministre McLellan reçoit de la part du Bureau du Conseil privé un appui de haut niveau pour s'acquitter de ses responsabilités relatives à la sécurité nationale, puisque le conseiller du premier ministre pour la sécurité nationale, Rob Wright, est l'un de ses sous-minitres adjoints[107]. Le poste de Wright a été créé dans la foulée des changements apportés à la structure du gouvernement qui ont mené à la création du portefeuille de la Sécurité publique et de la Protection civile..

Aucune structure vouée à la sécurité maritime n'a été créée au sein du Bureau du Conseil privé.

Un nouveau secrétariat a été créé au sein du Bureau du Conseil privé pour s'occuper du dossier Canada-États-Unis et appuyer le comité du Cabinet chargé

[107] Robert Wright a été nommé au nouveau poste de conseiller du premier ministre pour la sécurité nationale en décembre 2003. En plus d'assumer ce rôle, Wright est secrétaire associé du comité du Cabinet chargé de la sécurité, de la santé publique et de la protection civile, coordonnateur de la Sécurité et du Renseignement au Bureau du Conseil privé et sous-ministre auprès de la vice-première ministre.

des relations canado-américaines. La ministre McLellan ne fait pas partie de ce comité.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Centraliser la responsabilité de la sûreté maritime**

  La responsabilité de la sûreté maritime est dispersée entre divers organismes et ministères, d'où la difficulté de réagir aux crises avec précision et à-propos. Il faudrait confier à la vice-première ministre la responsabilité de coordonner les efforts de sûreté maritime entre les différents ministères concernés. Certains ministères devraient être écartés du dossier de la sécurité.

- **Enlever à Transports Canada toute responsabilité dans le dossier de la sécurité**

  Transports Canada est responsable de la coordination de la politique de sécurité et de sûreté maritimes et préside aussi le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime[108]. Ces responsabilités devraient lui être retirées.

  Le bureau de la vice-première ministre devrait prendre en main la direction du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime et le gouvernement devrait procéder à d'importantes réformes et confier, par exemple, une fonction de gendarmerie à la Garde côtière canadienne pour assurer la défense de notre littoral.

[108] Transports Canada, « Questions fréquemment posées : rôles et responsabilités – Sûreté des navires et des installations portuaires », 10 septembre 2004, http://www.tc.gc.ca/vigilance/sep/marine_security/qfp.htm (consulté le 20 octobre 2004).

Problème 3 : Coordination au sommet

Par le passé, l'absence de coordination et de surveillance de la sécurité nationale au niveau du Cabinet a nui à la capacité du gouvernement de bien défendre ses priorités en matière de sécurité et de bien assurer la protection des Canadiens. La création d'une structure mieux orientée et coordonnée s'impose pour assurer la mise en œuvre des politiques prioritaires.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que soit mise en place une structure de sécurité nationale englobant les éléments suivants :

- un comité permanent du Cabinet présidé par la vice-première ministre;
- Le Comité du Cabinet serait composé des ministres suivants :
  - Affaires étrangères
  - Défense
  - Solliciteur général
  - Santé
  - Finances
  - Justice
  - Immigration
  - Autres au besoin
- un nouveau secrétaire au Cabinet à titre de haut représentant;
- un secrétariat permanent au sein du BCP chargé des questions de sécurité nationale;
- la présence au sein de ce secrétariat du BCP d'un nombre suffisant de hauts fonctionnaires bien au fait des capacités du gouvernement ainsi que des dossiers et intérêts importants pour le Canada;
- une refonte des procédures actuelles afin que ce secrétariat puisse se pencher sur des questions de sécurité nationale et des dossiers de sécurité intéressant à la fois les États-Unis et le Canada.

(Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 5.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Deux mois après la formulation de cette recommandation, le gouvernement a réagi en créant une version modifiée de la structure recommandée par le Comité.

L'élément le plus important de la réforme a été la création d'un comité permanent du Cabinet chargé de la sécurité, de la santé publique et de la protection civile, présidé par la vice-première ministre et composé de tous les ministres énumérés ci-dessus (à l'exception de celui des Finances). La nouvelle instance compte aussi d'autres membres dont la participation n'est pas nécessaire, aux yeux du Comité, en l'occurrence les ministres de l'Environnement, de l'Agriculture et Agroalimentaire et de Pêches et Océans ainsi que les ministres d'État au Multiculturalisme et à la Santé publique[109].

Le premier ministre a aussi nommé le haut-fonctionnaire Rob Wright, conseiller pour la sécurité nationale et secrétaire du nouveau comité du Cabinet. Selon Wright, la création de son poste et les changements apportés à la structure du gouvernement témoignent d'une volonté « de s'assurer que tous les éléments compétents du gouvernement – cette « jungle » [...] – étaient reliés et travaillaient à un but commun[110] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Il faut féliciter le gouvernement d'avoir adopté une version modifiée de la structure recommandée par le Comité. Le Comité poursuivra ses efforts pour essayer de voir si les pénuries de personnel dans ce secteur clé ont été suffisamment prises en compte.

---

[109] Voir Bureau du Conseil privé, « Ressources d'information – composition des comités du Cabinet », septembre 2004, http://www.pm.gc.ca/grfx/docs/Cab_committee-comite.pdf (consulté le 20 octobre 2004).

[110] Robert Wright, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription de l'audience, 23 février 2004, Fascicule 1, 37e législature, 3e session, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/01evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 20 octobre 2004).

Problème 4 : Politique inexistante en matière de sécurité nationale

Le Canada a depuis longtemps besoin d'une politique complète et intégrée en matière de sécurité nationale. S'il n'y a pas de feuille de route cohérente, la planification et l'exécution des programmes piétinent. Sans politique, il est à peu près impossible de savoir dans quelle mesure les programmes atteignent leurs objectifs.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Étant donné l'importance que revêtent les questions relatives à la sécurité nationale et la nécessité d'avoir des politiques et des procédures en place au moment où surviennent les crises, le Comité a recommandé qu'une étude soit entreprise afin d'élaborer une politique de sécurité nationale. Cette étude devait porter sur les responsabilités de tous les paliers de gouvernement, de leurs ministères et de leurs organismes. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 19)

RÉACTION DU GOUVERNEMENT

En avril 2004, le gouvernement a annoncé l'adoption d'une Politique de sécurité nationale, dans laquelle il propose un cadre pangouvernemental pour réagir aux menaces contre le Canada et expose le système de sécurité intégré qui sera mis en place[111].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

La Politique de sécurité nationale mise en place est un pas dans la bonne direction.

- **Étoffer davantage les mesures prévues et fixer des objectifs et des échéanciers plus détaillés**

[111] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. iv.

La Politique de sécurité nationale a donné naissance à au-delà d'une cinquantaine de projets[112]. Le Comité croit que la prochaine étape consiste maintenant à énoncer les résultats attendus relativement à chacune de ces priorités de façon que les Canadiens aient une idée précise de ce qui a été accompli et de ce qui reste à faire.

- **Procéder à d'autres transferts de responsabilités entre ministères et organismes**

  La Politique de sécurité nationale est un point de départ encourageant, mais des changements clés s'imposent encore pour modifier, comme le Comité l'estime nécessaire, les responsabilités actuellement imparties à trois instances gouvernementales, à savoir Transports Canada (dont le rôle devrait être plus effacé), le Bureau du Conseil privé (dont le rôle devrait être plus appuyé) et la Garde côtière canadienne (qui devrait assumer une fonction de gendarmerie, être armée et relever de la vice-première ministre).

[112] Rob Wright, « The New Security Environment in Canada: Are we getting it right? » (discours prononcé à l'occasion de la conférence de l'Association canadienne pour l'étude de la sécurité et du renseignement, 14 octobre 2004).

Problème 5 : Besoin de centres d'opérations d'urgence

Le Bureau du Conseil privé et le Cabinet du premier ministre ne disposent pas d'installations adéquates pour gérer les crises nationales. Par exemple, ils sont tous deux dépourvus de systèmes auxiliaires d'alimentation électrique et de communications de secours.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement commence sans tarder à mettre en place un centre national des opérations, et notamment :

- qu'un secrétariat permanent devant appuyer la vice-première ministre soit créé dans un délai de deux mois et qu'il s'installe dans des locaux temporaires du gouvernement, en attendant la construction d'un centre national des opérations permanent;

- que soit construit un centre national des opérations, doté de systèmes auxiliaires d'alimentation électrique et de communications, facilement accessible à partir du Bureau du Conseil privé et équipé d'une « salle de gestion de crise », à partir de laquelle un secrétariat permanent pourrait suivre en permanence l'acualité internationale et nationale;

- qu'un centre des opérations en tous points semblable soit construit et qu'il soit doté de systèmes d'alimentation électrique et de communications différents de ceux du centre principal;

- que le calendrier de conception et de construction soit tel que ces centres soient pleinement opérationnels le 1er février 2005.

(Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, nos 5.5, 5.6, 5.7 et 5.8)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans la Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un centre d'opérations du gouvernement qui « centralisera en permanence et de manière stable les mesures de coordination et d'appui à l'échelle du gouvernement. Ces mesures seront mises à la disposition des intervenants nationaux clés lors d'urgences nationales. Le centre [...] pourra assurer le leadership dans les urgences d'importance nationale [113] ». Il a affecté 15 millions de dollars à la mise en place et au fonctionnement du centre.

Le Centre des opérations du gouvernement décrit dans la politique est maintenant sur pied et installé au sein de Sécurité publique et Protection civile Canada. Aux dires de son directeur Craig Oldham[114], il est pleinement opérationnel et fonctionne à l'année, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. De nouvelles mesures sont prises en vue d'élargir ses capacités.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

La décision du gouvernement de créer le Centre des opérations du gouvernement marque un progrès.

Toutefois, le délai a été le remarquablement court entre la déclaration de l'intention du gouvernement de le créer et l'affirmation qu'il est « pleinement opérationnel » faite par son directeur. Le Comité s'interroge sur le sens de « pleinement opérationnel ». Le Centre est encore loin de pouvoir compter sur toutes les infrastructures et procédures et sur tout le personnel dont il aura besoin pour honorer l'engagement du gouvernement.

- **Peindre un tableau réaliste de ce qui reste à accomplir**

Le Comité va désormais concentrer son attention sur les capacités réelles du Centre des opérations du gouvernement.

---

[113] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 27.
[114] Sécurité publique et Protection civile Canada, courriel à l'attaché de recherche (25 novembre 2004).

Problème 6 : Nécessité d'une coordination Canada-Etats-Unis

La responsabilité de défendre l'Amérique du Nord incombe à la fois au Canada et aux États-Unis. Depuis des décennies, les deux pays surveillent et défendent ensemble l'espace aérien du continent dans le cadre du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). Il n'existe pas de structure officielle comparable pour la défense maritime et la défense terrestre.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la création d'un groupe de planification opérationnelle canado-américain qui serait composé de représentants de la Marine canadienne, de la Garde côtière canadienne, de la Marine américaine et de la Garde côtière américaine. Le Comité estimait que cette unité d'environ 50 personnes devait être stationnée à Colorado Springs, à proximité des effectifs du NORAD chargés de de planification. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne*** septembre 2002, n° 1)

Le Comité a recommandé qu'une unité de planification des forces terrestres canado-américaines soit créée pour permettre aux armées des deux pays voisins de faire face à toute catastrophe, naturelle ou autre, qui menaceraient les deux pays. Cette unité d'environ 25 personnes devait également être stationnée à Colorado Springs, à proximité des installations du NORAD et du personnel de planification maritime recommandé. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 3)

Le Comité a recommandé que les gouvernements des États-Unis et du Canada prennent au sérieux le travail des groupes de planification et leur fournissent tout le personnel nécessaire. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 6.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En 2002, le Canada et les États-Unis ont établi un groupe de planification binational ayant pour mission d'améliorer la planification d'urgence entre les deux

armées ainsi que la défense terrestre et civile, le partage du renseignement de sécurité et la surveillance maritime[115].

Ce groupe est composé d'environ 50 personnes (dont 29 officiers des Forces Canadiennes et un représentant du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile). Ses bureaux se trouvent au quartier général du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) à Colorado Springs.

Dans leurs témoignages devant le Comité, les fonctionnaires du ministère de la Défense ont insisté à maintes reprises sur l'importance de ce groupe dans la modernisation des structures de défense du continent[116].

En mars 2004, le groupe de planification binational a remis une série de recommandations concernant son propre avenir au Conseil permanent mixte Canada-Etats-Unis qui n'ont pas été rendues publiques[117].

À la fin de novembre 2004, le mandat initial de deux ans du groupe de planification binational a été prolongé jusqu'en mai 2006[118].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Créer une structure permanente de défense terrestre, maritime et civile**

  La prolongation récente du mandat du groupe de planification binational par le gouvernement constitue une saine décision. Toutefois, le groupe ne représente pas une structure permanente adéquate pour la coopération canado-américaine en matière de défense terrestre, maritime et civile. Le gouvernement devrait le remplacer par une structure permanente de coordination des activités de défense terrestre, maritime et civile qui tirera parti de l'expérience du NORAD et du groupe de planification binational.

---

[115] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 7.
[116] Lieutenant-général George MacDonald, *Questions prises en note lors de la comparution du lieutenant-général Macdonald du ministère de la Défense*, 23 février 2004 (pièce 5900-3.37/N2-SS--1, 2, « 6 »).
[117] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 30 avril 2004.
[118] Ministère de la Défense nationale, « Communiqué – Le Canada et les États-Unis s'engagent dans une coopération renouvelée en matière de défense », NR – 04.093 (29 novembre 2004), http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=1529 (consulté le 30 novembre 2004).

- **Intégrer la nouvelle structure dans le processus de renouvellement du traité du NORAD en 2006**

  Le gouvernement devrait remplacer le groupe de planification binational par une structure plus solide et plus permanente avant le renouvellement du traité du NORAD en 2006, et l'intégrer dans le processus de renouvellement.

Problème 7 : Piétinement du partage de renseignements

Sur le plan maritime, le gouvernement possède de nombreux éléments d'actif, notamment des navires, des satellites et des patrouilles de pêche, mais il ne s'est doté d'aucun moyen perfectionné pour intégrer les renseignements recueillis.

RECOMMENDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement accorde la priorité à la mise en place rapide, à titre de système d'échange d'information, du système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM), actuellement à l'étude. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 3.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime a placé le Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM) au nombre de ses projets prioritaires. Sa réalisation, qui absorbe près de la moitié des fonds alloués au Fonds de coordination de la sûreté maritime, progresse[119]. Selon des représentants du ministère de la Défense, la date provisoire fixée avant que le SGREDM ne soit pleinement opérationel est mars 2007[120].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Accélérer la mise en place du Système de gestion des renseignements et d'échange de données maritimes (SGREDM) pour qu'elle soit terminée avant 2007**

[119] Le SGREDM aura monopolisé 7,4 des 16,2 millions de dollars du Fonds de coordination de la sûreté maritime d'ici à 2007. Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, *Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada*, et ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 8 avril 2004.
[120] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 28 octobre 2004.

Problème 8 : Surveillance mal coordonnée

Les ministères qui repèrent et interceptent les navires près des côtes ne coordonnent pas adéquatement leurs efforts de première ligne les uns avec les autres ainsi qu'avec nos alliés américains. Pourtant, un pays qui veut protéger ses côtes a besoin de savoir quels navires croisent à proximité de ses côtes.Les autorités responsables n'ont pas d'idée précise de la circulation maritime au large des côtes canadiennes en tout temps.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la coordination et l'utilisation efficace des nombreux moyens de surveillance dont dispose le gouvernement, notamment le système de compte rendu de position de navires, les actifs de la Marine canadienne, les ressources de repérage par satellite, les vols Aurora ainsi que les services de patrouilles et de renseignement du ministère des Pêches et des Océans, de la Garde côtière canadienne et de la Gendarmerie royale du Canada. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 2)

Le Comité a aussi recommandé la création à Halifax et à Esquimalt de centres d'opérations multiministériels capables de recueillir et d'analyser le renseignement maritime. De cette façon, l'ensemble des organismes gouvernementaux qui interviennent dans le traitement des navires au Canada auraient une vue d'ensemble de la situation et seraient mieux en mesure de réagir aux menaces dirigées contre les côtes d'Amérique du Nord et de concevoir des plans pour parer à tous les scénarios envisagés. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne,*** septembre 2002, n° 3)

En octobre 2003, le Comité a élargi la portée de sa recommandation concernant la la création de centres d'opérations multiministériels et proposé que, si le gouvernement canadien juge bon de créer de tels centres, le gouvernement américain soit invité à y affecter des agents de liaison, là où se fait la fusion et l'analyse du renseignement de sécurité sur la côte Est, sur la côte Ouest et sur les Grands Lacs. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 6.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement reconnaît l'importance d'établir une collaboration pluriministérielle efficace le long des côtes. Il annonce son intention de doter chacune des côtes d'un centre d'opérations de sécurité maritime afin d'améliorer la sécurité côtière, en particulier le partage de données et la coordination des ressources[121].

La création des centres en question est en marche. Pour l'instant, il n'est toutefois pas possible d'avoir une vue d'ensemble entièrement intégrée de la situation. Jusqu'ici, seule une capacité de base a été établie pour assurer le partage de données au sujet la circulation maritime au large des côtes.

Le gouvernement prévoit terminer la mise en place des centres d'opérations en regroupant un nombre limité d'employés de la GRC, de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne et de l'Agence des services frontaliers du Canada, aux centres d'opérations côtières Athena, à Halifax (N.-É.), et Trinity, à Esquimalt (C.-B)[122].

Les données provenant des navires commerciaux sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent enrichissent le tableau de la surveillance des Forces maritimes de l'Atlantique à Halifax[123].

Le nouveau Centre d'opérations de sécurité maritime pluriministériel sur la côte Est continuera de recevoir les données de la Garde côtière canadienne concernant la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Il est cependant difficile de savoir, à partir de l'information obtenue par le Comité auprès du ministère de la Défence nationale, si ce centre sera responsable des opérations maritimes sur la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent à moyen ou à long terme.

Des pourparlers sont en cours entre les Forces canadiennes et la Garde côtière américaine au sujet de la création de postes réciproques d'agents de liaison aux centres d'opérations de l'un et l'autre pays[124].

---

[121] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 41. et Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, *Rehaussement de la sûreté du système de transport maritime du Canada*, Ottawa, janvier 2004, p. 11, http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/rehaussement/menu.htm (consulté le 24 octobre 2004).
[122] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 28 octobre 2004.
[123] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 1.
[124] L'honorable William Graham, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 3 novembre 2004, p. 1.

Il faudra environ cinq ans avant que les centres d'opérations de sécurité maritime ne soient pleinement opérationnels[125].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Accélérer la mise en place des centres d'opérations de sécurité maritime**

  L'engagement du gouvernement à améliorer sa capacité de suivi des activités au large des côtes canadiennes et à se doter de centres d'opérations de sécurité maritime pluriministériels constitue un progrès en soi. Il faudrait toutefois que les centres soient opérationnels avant 2009.

  Le Comité examinera le fonctionnement des centres et la qualité de la situation opérationnelle au fur et à mesure qu'ils se préciseront.

- **Prendre en compte la coordination de la sécurité maritime dans le renouvellement du traité de NORAD en 2006**

  Le gouvernement doit poursuivre ses efforts pour améliorer la coordination de la sécurité maritime par l'entremise du groupe de planification binational. Il doit toutefois profiter aussi du renouvellement de l'Accord du NORAD en 2006 pour prendre en compte la coordination de la sécurité maritime dans le déploiement d'une défense continentale officielle sous l'égide d'une structure permanente semblable au NORAD ou d'un NORAD élargi.

[125] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 28 octobre 2004.

Problème 9 : Manque de personnel dans les milieux du renseignement

HAUTE PRIORITÉ

Entre 1993 et 2002, le gouvernement a réduit la taille de l'effectif du Service canadien du renseignement de sécurité d'environ 25 %, dans la foulée d'une vague de compressions qui ont touché la plupart des intervenants des milieux du renseignement. Le Service canadien du renseignement de sécurité a entrepris de regarnir son effectif et les nouveaux employés recrutés porteront l'effectif à environ 2 397 en 2007[126]. Malgré cette hausse, la taille de l'effectif sera encore en deçà de ce qu'elle était en 1992 lorsque le SCRS comptait 2 760 employés[127].

Étant donné que le renseignement est au cœur des efforts déployés au Canada en matière de sécurité nationale et compte tenu du temps qu'il faut pour former des agents du renseignement, les compressions des années 1990 étaient malavisées.

Les milieux du renseignement n'ont pas les effectifs nécessaires pour s'adapter au contexte de la sécurité de l'après-11 septembre. Ils ont besoin d'un personnel plus nombreux. Il faudra que la prochaine génération de recrues soit mieux formée et issue de milieux plus divers que ce n'est habituellement le cas au SCRS.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement augmente son effectif d'analystes du renseignement, étant donné les rapports selon lesquels il y aurait trop peu de personnel affecté à ce travail essentiel.

Il a également recommandé que le gouvernement prenne sans délai des mesures pour recruter un plus grand nombre d'agents du renseignement compétents dans les universités canadiennes et d'autres établissements à l'extérieur de la fonction

[126] Service canadien du renseignement de sécurité, *Rapport public 2003*, 28 octobre 2004, http://www.csis-scrs.gc.ca/fra/publicrp/pub2003_f.html (consulté le 15 novembre 2004).
[127] Service canadien du renseignement de sécurité, *Rapport public 2002*, 5 juin 2003, http://www.csis-scrs.gc.ca/fra/publicrp/pub2002_f.html (consulté le 15 novembre 2004).

publique, et que ces universités et établissements fassent davantage appel à des instructeurs étrangers possédant une connaissance intime d'autres cultures.

Enfin, il a recommandé que le gouvernement augmente les fonds destinés à la formation de personnes possédant les compétences culturelles et linguistiques sur lesquelles doivent s'appuyer les milieux canadiens du renseignement. (Rapport : ***Les côtes canadiennes : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n[os] 3.1, 3.2 et 3.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La Politique de sécurité nationale d'avril 2004 prévoit l'affectation d'un montant supplémentaire de 137 millions de dollars pour soutenir l'amélioration du renseignement et d'une somme pouvant aller jusqu'à 30 millions de dollars sur cinq ans pour financer le Centre d'évaluation intégrée des menaces[128].

Le Service canadien du renseignement de sécurité, le Centre de la sécurité des communications et l'Équipe affectée à l'évaluation du renseignement au Bureau du Conseil privé ont intensifié leurs efforts de recrutement grâce aux fonds qui leur ont été alloués après le 11 septembre 2001.

Service canadien du renseignement de sécurité

Le SCRS a indiqué au Comité en avril 2004 qu'il prévoyait utiliser une partie de l'augmentation budgétaire reçue en décembre 2001 pour accroître son effectif d'environ 10 % entre 2002 et 2007[129]. L'élargissement de l'effectif du SCRS est en grande partie terminé[130].

[128] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 18.
[129] Ward Elcock, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 13 avril 2004.
[130] Service canadien du renseignement de sécurité, *Rapport public 2003*, 28 octobre 2004, http://www.csis-scrs.gc.ca/fra/publicrp/pub2003_f.html (consulté le 8 novembre 2004). Selon le rapport annuel de 2003, l'effectif du SCRS s'est accru de plus de deux cents personnes entre 2001 et 2003 (dernière année pour laquelle des chiffres publics sont disponibles) et il augmentera de moins d'une centaine de personnes entre 2004 et 2007.

Centre de la sécurité des communications

Le Centre de la sécurité des communications a recruté environ 250 nouveaux employés depuis le 11 septembre 2001[131]. Son effectif était d'environ 1000 employés en 2002[132].

Équipe affectée à l'évaluation internationale

L'effectif de l'Équipe affectée à l'évaluation internationale (auparavant le Secrétariat de l'évaluation du renseignement) a doublé et dépasse maintenant 40 personnes[133].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Les rangs des milieux du renseignement doivent grossir pour être en mesure de faire aux menaces à la sécurité du Canada**

  La croissance des milieux du renseignement ne doit pas s'arrêter. En fait, elle doit se poursuivre à une échelle beaucoup plus grande qu'elle ne l'a été jusqu'ici, étant donné :

  1. que pratiquemment tous les programmes de sécurité nationale du Canada sont axés sur le renseignement;

  2. qu'il faut beaucoup de temps pour former des agents du renseignement;

  3. que le contexte de sécurité n'est vraisemblablement pas près de se stabiliser à brève échéance.

[131] Centre de la sécurité des communications, courriel à l'attaché de recherche, 30 avril 2004.
[132] Centre de la sécurité des communications, « Information générale – Administration et ressources », 10 septembre 2004, http://www.cse-cst.gc.ca/fr/about_cse/resources.html (consulté le 2 novembre 2004). Le Centre de la sécurité des communications reçoit une aide opérationnelle considérable de la part du ministère de la Défense nationale.
[133] Bureau du Conseil Privé, *Protéger une société ouverte*, p. 17.

- **Arrêter de rogner sur les coûts du renseignement**

  Malgré la maigre expansion enregistrée récemment, l'effectif du Service canadien du renseignement de sécurité n'a toujours pas été ramené à son niveau d'avant 1993. L'Équipe affectée à l'évaluation internationale (auparavant le Secrétariat de l'évaluation du renseignement) ne compe actuellement que 40 à 50 analystes.

  Le renseignement est une élément essentiel de la sécurité nationale du Canada. Le Comité continuera de veiller à que le gouvernement canadien consacre suffisamment de resources à ce secteur vital.

Problème 10 : Faiblesse des activités de renseignement à l'étranger

Le Canada dispose de ressources limitées à consacrer à la sécurité nationale. Pour décider de la meilleure façon de les répartir, il a besoin d'un quelconque système de gestion du risque. Or l'élément le plus important de la détermination des risques, c'est le renseignement. Notre rapidité à identifier une menace avant qu'elle ne soit trop près de nos frontières contribue d'autant à la sécurité des Canadiens. L'accroissement de notre capacité de collecte de renseignement à l'étranger constitue la façon la plus judicieuse d'utiliser nos ressources limitées pour repérer les menaces le plus rapidement et le plus loin possible de notre territoire.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le Service canadien du renseignement de sécurité reçoive instruction d'élargir ses activités de renseignement à l'étranger. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 17.B)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le Service canadien du renseignement de sécurité a souligné que « parallèlement à son expertise, le nombre des opérations du SCRS à l'étranger a augmenté : celles-ci comprennent maintenant, entre autres, l'envoi et le recrutement de sources à l'étranger et le débriefing de celles-ci dans des pays tiers [134] ».

Toutefois, le premier ministre a fait savoir qu'il était ouvert à l'idée de reconsidérer les montants alloués pour financer les activités de renseignement du Canada à l'étranger. Comme il l'a déclaré lors d'une assemblée publique en février, « à l'extérieur du pays, je ne suis pas sûr que nous fassions tout ce que nous devrions faire [135] ».

Son conseiller national pour la sécurité, Robert Wright, est allé plus loin encore en ce sens lorsqu'il a affirmé ce qui suit : « Au cours des années à venir, j'ai

[134] Service canadien du renseignement de sécurité, « *Opérations à l'étranger* », mai 2004, http://www.csis-scrs.gc.ca/fra/backgrnd/back16_f.html (consulté le 29 octobre 2004).
[135] Réseau anglais de Radio-Canada, « Your Turn with the Prime Minister », *The National*, transcription, 4 février 2004.

l'intention d'accentuer l'effort sur les besoins de sécurité [...]. Il faut donc également que le SCRS fasse évoluer ses activités à l'étranger[136] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Étendre davantage les activités de renseignement à l'étranger**

  Le SCRS a considérablement accru ses activités à l'étranger ces dernières années, mais les risques asymétriques accrus au pays et l'étranger continuent d'exiger une intensification de ses activités à l'extérieur du pays. Cette intensification doit se traduire à la fois par une collaboration accrue avec les gouvernements étrangers alliés et aussi par un plus vaste déploiment d'agents canadiens du renseignement opérant de façon clandestine.

  Le gouvernement doit fournir l'orientation, les ressources et le personnel nécessaires pour accroître sensiblement ces activités.

[136] Robert Wright, *Délibérations Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, 23 février 2004, Fascicule N° 1, 37e parl., 3e sess., http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/Com-e/defe-e/01evb-e.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 20 octobre 2004).

Problème 11 : Ratés dans l'intégration de l'information

Bien des témoins ont affirmé au Comité que le gouvernement ne réussit pas à regrouper et diffuser le renseignement de façon adéquate.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement encourage l'échange d'information entre les ministères, les organismes, les forces policières et les militaires, en tenant compte des limites possibles imposées par les dispositions de la Charte des droits et libertés, ainsi que des garanties de confidentialité parfois exigées par les sources de renseignement étrangères. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 3.5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement reconnaît que l'intégration de l'information fait défaut et promet la création d'un « nouveau » centre d'évaluation intégrée des menaces (CEIM) pour améliorer le regroupement du renseignement et créer un mécanisme d'évaluation globale des menaces pour le Canada[137]. Le Centre sera une version modernisée du Centre intégré d'évaluation de la sécurité nationale (CIESN) du Service canadien du renseignement de sécurité.

Le gouvernement a créé un Centre des opérations du gouvernement chargé d'assurer la communication et la coordination avec les ministères fédéraux, les autorités provinciales et municipales ainsi que des alliés comme les É.-U[138].

Le gouvernement créera deux centres d'opérations de la sécurité maritime en transformant les installations actuelles des Forces canadiennes sur les côtes Est et Ouest et en les mettant en réseau avec le centre d'opération du gouvernement[139].

---

[137] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 13.
[138] Courriel de Sécurité publique et Protection civile à l'attaché de recherche, 25 octobre 2004.
[139] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société* ouverte, p. 41.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Même si certains progrès ont été accomplis, il semble qu'il faudra encore au moins un an avec que l'ensemble des initiatives du gouvernement n'aient été menées à terme. Dans l'intervalle, le Comité continue de recevoir des plaintes au sujet des ratés de la diffusion du renseignement.

Problème 12 : Manque de surveillance

Au moins huit ministères et organismes font de la collecte de renseignements. On doit exercer sur eux un contrôle pour s'assurer qu'ils protègent bien les Canadiens tout en respectant leurs libertés civiles. Or seuls le Service canadien du renseignement de sécurité et le Centre de la sécurité des communications sont actuellement assujettis à des examens.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée pour déterminer si des organismes de surveillance devraient être établis pour les ministères et organismes gouvernementaux autres que le Service canadien du renseignement de sécurité et le Centre de la sécurité des télécommunications. (Rapport : ***L'État de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 18)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans sa réponse au premier rapport du Comité en octobre 2002, le gouvernement affirme que « ces mesures constituent un régime d'examen efficace qui [...] répond aux exigences actuelles quant à la surveillance et à la responsabilisation des organismes de sécurité et de renseignement et protège bien les intérêts des Canadiens à ce chapitre[140] ».

La Politique de sécurité nationale d'avril 2004 fait mention de quatre organismes qui, indique-t-elle, amélioreront les mécanismes d'examen dans les milieux du renseignement et de la sécurité[141]. Tous sont encore à l'étape de la planification, à savoir :

[140] Gouvernement du Canada, « L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense – Réponse du gouvernement au rapport du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, (2002) », Ottawa, octobre 2002, p. 12.
[141] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 21.

- un mécanisme autonome d'examen du gouvernement pour les activités de la GRC qui relèvent de la sécurité nationale[142]. Cet organisme d'examen sera en partie fondé sur les recommandations faites par le juge Dennis R. O'Connor dans le cadre de l'affaire Maher Arar[143];

- un comité de parlementaires chargé de la sécurité nationale, dont la structure, le rôle, les responsabilités, les pouvoirs et l'autonomie restent à déterminer;

  Au cours de l'été 2004, le gouvernement a sollicité l'avis d'un groupe de travail spécial de parlementaires sur la façon de créer un comité parlementaire chargé de la sécurité nationale, à partir d'un document préparé au préalable. Le groupe de travail regroupait des parlementaires des deux chambres du Parlement et de tous les partis. Les travaux du groupe n'ont pas encore été rendus publics et la loi portant création du comité parlementaire du renseignement doit encore être déposée. Trois membres de notre Comité faisaient partie du groupe de travail.

- une table ronde transculturelle qui permettra aux groupes intéressés d'engager un dialogue avec le gouvernement sur la sécurité nationale et ses répercussions sur les différentes populations. Cette table ronde doit encore être créée.

- un conseil consultatif sur la sécurité nationale composé de spécialistes en matière de sécurité indépendants du gouvernement, dont la constitution en est toujours à l'étape des consultations.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le changement de position du gouvernement qui, en octobre 2002 se disait satisfait des mécanismes d'examen existants et qui, à peine un an plus tard, proposait la création de quatre nouveaux mécanismes d'examen, donne à penser que sa réponse initiale était à tout le moins inspirée par un excès d'optimisme.

---

[142] Cabinet du premier ministre, « Changements au gouvernement », 12 décembre 2003, http://www.pm.gc.ca/fra/chgs_to_gov.asp (consulté le 24 octobre 2004).
[143] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 22.

- **Veiller à ce que la GRC fasse l'objet d'un examen suffisant**

  L'engagement du gouvernement à créer un mécanisme d'examen des activités de la GRC en matière de sécurité nationale est un pas en avant. Dans ses prochains rapports, le Comité évaluera l'examen et se penchera aur les mesures nécessaires pour accroître les capacités de la GRC en matière de sécurité.

- **Déposer le rapport du Comité parlementaire intérimaire chargé d'étudier la création d'un comité parlementaire de la sécurité nationale**

  Le gouvernement doit rendre public le rapport présenté en octobre 2004 par le Comité parlementaire intérimaire chargé d'étudier la création d'un comité parlementaire de la sécurité nationale, où sont formulées des recommandations détaillées à ce sujet. La publication du rapport aurait pour effet d'alimenter le débat public sur la meilleure façon de procéder pour faire participer le Parlement à l'amélioration de la sécurité nationale.

- **Constituer le comité parlementaire du renseignement**

  Le gouvernement doit donner suite à sa promesse et présenteer au Parlement une loi portant création du comité parlementaire du renseignement.

- **Créer la table ronde transculturelle et le conseil consultatif d'experts sur la sécurité nationale**

  Ni l'un ni l'autre organisme n'avait été créé au moment de la préparation du présent rapport, mais le gouvernement acceptait les candidatures des personnes intéressées à faire partie de la table ronde et du conseil jusqu'en octobre 2004[144]. Ces importants organismes consultatifs doivent être créés sans délai.

[144] Bureau du conseil privé, « Appel de candidatures du gouvernement du Canada pour la dotation du Comité consultatif sur la sécurité nationale », 29 septembre 2004, http://www.pco-bcp.gc.ca/default.asp?Language=F&Page=PCOsSecretariats&sub=si&doc=20040929_pr_f.htm (consulté le 2 novembre 2004); Sécurité publique et Protection civile Canada, « Le Gouvernement du Canada reporte la date limite pour les mises en candidature à la table ronde transculturelle sur la sécurité », 20 septembre 2004, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/news/20040920_f.asp (consulté le 20 octobre 2004).

Problème 13 : Manque de coordination en matière de défense côtière

Le Canada et les États-Unis ont de longues côtes contiguës du côté de l'Atlantique, du Pacifique Nord et de la mer de Beaufort. Une collaboration entre les deux pays est nécessaire à chacune des ces jonctions.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Pour améliorer la défense des eaux territoriales canadiennes, le Comité a recommandé une collaboration et une coordination plus suivies avec nos homologues américains. (Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a conclu de nombreux accords de collaboration avec le gouvernement américain depuis que le Comité a formulé cette recommandation. En voici quelques exemples :

- la création du groupe de planification binational où sont représentées les forces militaires des deux pays, pour s'occuper de la coordination de la défense maritime, terrestre et civile et de la planification d'urgence;

- l'inspection des conteneurs grâce à la mise en place d'équipes douanières mixtes dans les grands ports;

- la vérification préalable des navires au port de Montréal avant qu'ils n'empruntent la Voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent;

- Transports Canada et la Garde côtière américaine ont collaboré étroitement pour coordonner et harmoniser leurs régimes de sûreté maritime de façon que les navires battant pavillon canadien qui satisfont aux exigences du Canada en matière de sécurité puissent entrer dans les ports des É.-U. et que les navires battant pavillon américain qui satisfont aux exigences américaines puissent entrer dans les ports du Canada;

- dans sa Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement affirme qu'il poursuit les négociations avec les gouvernements américain et mexicain au sujet de la prochaine étape du Plan d'action pour une frontière intelligente[145].

Le Canada et les É.-U. ont mis sur pied des Équipes intégrées de la police des frontières (EIPF) dans 15 régions longeant la frontière terrestre afin d'enquêter conjointement sur l'activité criminelle et terroriste transfrontalière[146].

Les agents canadiens et américains responsables du renseignement et de l'application de la loi au sein des Équipes intégrées de la police des frontières seront regroupés à deux endroits au Canada et à deux endroits aux ÉtatsUnis pour pour faciliter le partage du renseignement au jour le jour. Les postes du corridor du Pacifique et de Red River sont déjà en activité. Ceux de la vallée centrale du Saint-Laurent et de Windsor-Détroit devraient l'être d'ici mars 2005[147].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Continuer sur la lancée de la collaboration canado-américaine**

  Le gouvernement s'est bien tiré d'affaire jusqu'ici, mais le défi en sera un permanent. Un certain nombre de dossiers exigent une attention immédiate, le principal étant le renouvellement de l'Accord du NORAD en 2006. L'accord renouvelé doit comporter une composante maritime.

[145] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 48.
[146] Sécurité publique et Protection civile, « Document d'information : Déclaration et Plan d'action pour la création d'une frontière intelligente entre le Canada et les États-Unis », pièce jointe au communiqué intitulé « McLellan et Ridge soulignent les progrès relatifs au Plan d'action pour une frontière intelligente », 14 octobre 2004, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/news/20041014_f.asp, 2 novembre 2004.
[147] Sécurité publique et Protection civile Canada, « Le Canada et les États-Unis consolident leur partenariat pour combattre la criminalité transfrontalière », 22 octobre 2004, http://www.news.gc.ca/cfmx/CCP/view/fr/index.cfm?articleid=104279 (consulté le 28 octobre 2004).

Problème 14 : Affectation des produits de la criminalité

Les ministères et organismes gouvernementaux responsables du maintien de l'ordre et de la sécurité des frontières ne sont pas autorisés à vendre les articles qu'ils confisquent pour financer l'amélioration de leurs services. Ces fonds retournent au Trésor.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que les biens confisqués par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans l'exercice de leurs fonctions habituelles soient vendus aux enchères et que le fruit de ces ventes soit réinvesti dans l'amélioration des moyens d'action des forces policières. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 2.10)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a annoncé aucun projet visant à autoriser l'ASFC ou la GRC à se financer en mettant aux enchères les biens qu'elles confisquent.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité est conscient que beaucoup de ses recommandations supposent des déboursés. En voici une qui pourrait peut-être rééquilibrer un peu les choses en procurant des rentrées de fonds.

Problème 15 : Le Canada est trop replié sur lui-même

Le Canada n'a pas à réinventer la roue chaque qu'un problème se pose. Il pourrait tirer de précieux enseignements de l'expérience d'autres pays, comme les É.-U. et les Pays-Bas, s'il s'intéressait de plus près à leurs façons de faire en matière de sûreté maritime et portuaire.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé au gouvernement du Canada de commander un rapport sur la façon dont les autres pays s'y prennent pour améliorer leur sûreté maritime, et plus particulièrement sur le recours aux gardes côtières et aux méthodes de lutte contre le crime et le terrorisme dans les ports et les aéroports. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 6.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas commandé d'étude sur la façon dont les autres pays s'y prennent pour moderniser leurs méthodes d'intervention en matière de sûreté maritime.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Faire l'inventaire des pratiques exemplaires en vigueur ailleurs dans le monde et s'en inspirer au Canada**

  Il en coûterait très peu pour étudier les meilleures solutions adoptées ailleurs dans le monde en matière de sécurité et les retombées pourraient être énormes. Il faut faire cette étude.

CHAPITRE 6
Les ports

Problème 1: Vulnérabilité des ports

HAUTE PRIORITÉ

Les ports canadiens ne sont pas très sûrs et, vu leur grande vulnérabilité face aux activités criminelles, ils représentent une cible de choix pour les terroristes. L'Agence de lutte contre le crime organisé de la Colombie-Britannique a appris que 48 membres ou associées des Hells Angels travaillent au port de Vancouver. Son rapport, dont le *Globe and Mail* a publié quelques extraits, fait état de la présence sur les quais de membres de triades et de groupes de criminels organisés est-européens, indo-canadiens, colombiens et mexicains. Mais la plus grande source d'inquiétude, c'est cette soi-disant alliance contre nature entre le crime organisé et les réseaux terroristes[148].

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la tenue, dans les meilleurs délais, d'une enquête publique sur les grands ports canadiens, conformément à la *Loi sur les enquêtes*. Cette enquête devait notamment comprendre :

a) une étude approfondie de la sécurité dans les ports et l'élaboration d'une stratégie nationale de recrutement, de formation et de conservation du personnel de sécurité;

b) une étude du contrôle exercé par le crime organisé sur les activités dans les ports maritimes canadiens, de même que des liens possibles entre ce contrôle et les menaces à la sécurité nationale;

[148] Victor Malarek, « Port Security : Organized Crime Feared Colluding with Terrorists on Waterfront despite the Lessons of Sept. 11, Canada's Ports Still Wide Open", *The Globe and Mail* (édition du 31 août 2002) p. A4

c) une évaluation des possibilités d'utilisation des ports canadiens à des fins terroristes;

d) une étude complète des ressources requises par les ports en matière de douanes, de services policiers et de sécurité, y compris du rôle des agences de sécurité privées;

e) une étude de l'efficacité des inspections des navires et des cargos arrivant dans des ports canadiens qui sont menées par les services des douanes;

f) une étude des méthodes d'embauche utilisées dans les ports canadiens.

(Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, recommandation n° 8. Le Comité a exprimé à nouveau le besoin d'une telle enquête dans son rapport intitulé ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, recommandation n° 4.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas institué d'enquête publique, contrairement à ce qu'on lui avait recommandé.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Il faut informer la population**

  Les ports jouent un rôle important, au plan économique, dans la vie des Canadiens. Mais il s'y trouve tellement d'intérêts réfractaires au changement qu'il est difficile d'y changer quoi que ce soit du jour au lendemain. Ce serait cependant plus facile si la population était mise au courant des problèmes qui existent dans les ports canadiens. Il y aurait sûrement alors des pressions qui seraient exercées pour qu'on effectue les réformes nécessaires afin d'assurer un niveau de sécurité nationale convenable.

Problème 2 : Présence du crime organisé dans les ports

HAUTE PRIORITÉ

La présence du crime organisé dans les ports et les aéroports canadiens ouvre une large brèche dans le périmètre de sécurité du Canada et rend notre pays vulnérable à la contrebande et à l'infiltration de terroristes. Le Comité a appris en 2002 qu'environ 15 % des débardeurs et 36 % des pointeurs au port de Montréal avaient un casier judiciaire et que c'était le cas également de 39 % des débardeurs au port de Halifax (sur un échantillonnage de 500) et d'environ 54 % des travailleurs (28 sur un échantillonnage de 51) au port de Charlottetown[149].

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la mise en place d'un système obligatoire de vérification des antécédents dans les principaux ports afin de déterminer si les employés ou les candidats à l'emploi présentent un risque pour la sécurité. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 6)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 22 janvier 2003, Transports Canada annonçait la création d'un programme de 15,4 millions de dollars destiné à resserrer la sécurité dans les ports et comprenant notamment des vérifications, par la GRC et le SCRS, des antécédents des employés travaillant dans des zones d'accès réservé[150]. Ce programme ne touchait qu'un faible pourcentage des employés des ports.

En mai 2004, le gouvernement annonçait la création d'un programme de contribution à la sûreté maritime, une initiative de 115 millions de dollars destinée à aider les propriétaires et exploitants d'installations maritimes à rehausser la sûreté des ports jusqu'à un niveau comparable à celui que l'on trouve dans les aéroports et les postes frontaliers. Ce programme est conditionnel à l'entrée en

[149] Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense*, Ottawa, février 2002, p. 48, 53 et 122.
[150] Transports Canada, « Communiqué de presse n° GC001/03: Le gouvernement du Canada annonce une enveloppe pouvant s'élever à 172,5 millions de dollars pour de nouveaux projets de sûreté maritime », 22 janvier 2003, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2003/03-gc001.htm (consulté le 30 octobre 2004).

vigueur de l'article 11.1 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, qui est prévue le 1er décembre 2004[151].

Dans une allocution prononcée le 15 septembre 2004, le ministre des Transports du Canada, Jean Lapierre, a indiqué que son ministère travaillait avec les syndicats et l'industrie à la mise en place d'un système de vérifications de sécurité obligatoires des antécédents des employés des installations maritimes qui ont accès à certaines zones réglementées ou qui occupent des postes désignés[152]. Les consultations ont débuté en septembre et Transports Canada espère que de nouvelles règles seront en place d'ici le début de 2005[153].

Le ministère des Transports a aussi fait savoir en septembre 2004 qu'il pourrait procéder à 10 000 habilitations de sécurité dans le secteur maritime chaque année. Ces habilitations, exigées en vertu du Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM) qu'on se propose de mettre en place, comprendront des vérifications des antécédents. Vu le nombre d'employés (30 000) nécessitant une habilitation de sécurité en matière de transports dans le secteur maritime, le ministère prévoit procéder à une mise en oeuvre progressive du programme, ce qui signifie qu'il faudra attendre quelques années pour que tous les employées aient obtenu leur habilitation de sécurité[154].

Le ministre des Transports, Jean Lapierre, a indiqué qu'on doit améliorer la sécurité dans les ports canadiens. Selon ses propres paroles : « Il est évident qu'il ne faut pas que les ports canadiens demeurent des passoires. Nous devons serrer la vis. » Prié de fournir des éclaircissements à ce sujet, le ministre a répondu qu'il citait le rapport de 2002 du Comité, qui traite de la sécurité des ports ainsi que d'autres sujets liés à la sécurité nationale[155].

---

[151] Transports Canada, « Le programme de contribution à la sûreté maritime », 19 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/contribution/menu.htm (consulté le 1er novembre 2004).

[152] L'honorable Jean C. Lapierre, « Allocution prononcée à l'occasion de la Troisième conférence et exposition annuelle des États-Unis sur la sûreté maritime, à New York », 14 septembre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/discours/2004/2004-09-14.htm (consulté le 26 octobre 2004).

[153] Julia Kuzeljevich, « Transports Canada amorce ses consultations sur la sûreté du transport maritime », *Canadian Transportation and Logistics*, http://www.ctl.ca/article.asp?catID=56&id=34844&story_id=&issue=&btac=no (consulté le 30 octobre 2004).

[154] Transports Canada, « Mise en oeuvre du Programme d'accès aux zones réglementées des infrastructures maritimes (PAZRIM) aux ports et installations maritimes du Canada », 24 septembre 2004, http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/reglement/pazrim.htm#Stratégie%20de%20mise%20en%20oeuvre (consulté le 10 novembre 2004).

[155] Sylvain Larocque, « Les ports canadiens sont des passoires, de dire le ministre des Transports Jean Lapierre », Fil de presse de la Presse canadienne.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité est favorable à ce programme de Transports Canada. Bien que celui-ci ne soit pas encore en place, le Comité est prêt à accorder au ministère le bénéfice du doute, puisqu'il semble prendre des mesures qui se rapprochent de celle qu'il a lui-même recommandée.

- **Les habilitations de sécurité arrivent à point nommé**

  Le ministre des Transports a pris des mesures concrètes pour soumettre les personnes travaillant dans les ports et installations maritimes du Canada à des vérifications de leurs antécédents. Le Comité voit d'un bon oeil l'idée de procéder à l'habilitation sécuritaire de 10 000 employés par année, jusqu'à ce que tous les employés y soient passés. Le gouvernement semble aborder cette question de façon responsable.

Problème 3 : Abords des ports

Les abords des ports sont mal protégés, ce qui ouvre la voie à la contrebande et à l'infiltration de terroristes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé une étude complète des clôtures et systèmes de contrôle des entrées et sorties actuellement en place dans les principaux ports au Canada, afin de déterminer si ces mesures de sécurité sont suffisantes. Cette étude devrait également permettre d'envisager l'adoption de normes nationales sur les systèmes de sécurité utilisés dans les aéroports. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Transports Canada et différents ports ont procédé à des études des clôtures dans le cadre du programme de certification obligatoire en deux étapes prévu dans le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS). La seconde étape consistait en un examen sur place des plans de sécurité des ports en question. Le Canada a entrepris la mise en oeuvre du Code ISPS le 1er juillet 2004. Près de 98 % des installations maritimes touchées au Canada satisfont déjà aux exigences de ce code[156].

En mai 2004, Transports Canada a annoncé la création d'un programme de contribution à la sûreté maritime, une initiative de 115 millions de dollars destinée à aider les propriétaires et exploitants d'installations maritimes à rehausser la sûreté des ports. Ce programme est conditionnel à l'entrée en vigueur de l'article 11.1 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, qui est prévue le 1er décembre 2004[157].

Sont admissibles à un financement dans le cadre du programme de contribution à la sûreté maritime, les projets liés notamment :

---

[156] L'honorable Jean C. Lapierre, « Allocution prononcée à l'occasion de la Troisième conférence et exposition annuelle des États-Unis sur la sûreté maritime, à New York », 14 septembre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/discours/2004/2004-09-14.htm (consulté le 26 octobre 2004).

[157] Transports Canada, « Le programme de contribution à la sûreté maritime », 19 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/vigilance/spu/maritime/contribution/menu.htm (consulté le 1er novembre 2004).

- à de l'équipement de surveillance, dont les caméras et les systèmes de télévision en circuit fermé;
- aux améliorations à la sûreté des ports et de leur périmètre et au contrôle d'accès, comme les clôtures, les barrières, la signalisation et l'éclairage;
- à l'équipement de commande, de contrôle et de communication, comme les postes de radio portatifs et les radios permettant les communications entre les navires et la terre;
- aux mesures de protection de la sûreté des infrastructures, comme des gardes de sécurité et des ententes avec les corps policiers locaux[158].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Financer rapidement ces améliorations**

  La mise en oeuvre du Code ISPS représente un pas dans la bonne direction. Le programme de contribution à la sûreté maritime s'avère prometteur. Le gouvernement est en train de donner suite à la recommandation du Comité sur le sujet. Il doit cependant veiller à ce que les propriétaires et exploitants d'installations portuaires reçoivent rapidement les fonds dont ils ont besoin.

  On ne fait nulle part mention de la répression des menaces venant de la mer au nombre des activités admissibles à un financement dans le cadre du programme de contribution à la sûreté maritime. On semble s'intéresser davantage à la protection des ports contre des menaces venant de l'intérieur du pays. Or, tous les fronts sont exposés à des actions terroristes.

Une fois que le Comité aura terminé le travail qui l'occupe actuellement, il pourra tâcher de déterminer si le Code ISPS assure aux ports Canadiens toute la sécurité dont ils ont besoin.

[158] Transports Canada, « Communiqué de presse de Transports Canada sur la sûreté maritime », mai 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-gc005af.htm (consulté le 3 novembre 2004).

Problème 4 : Ressources policières insuffisantes dans les ports

Le transfert aux autorités locales de la responsabilité pour la sûreté des ports et des aéroports a été un échec. Les services de sécurité à ces endroits manquent de personnel et sont mal préparés à faire face à la double menace que représentent le crime organisé et le terrorisme. Dans des endroits aussi particuliers, il est nécessaire de recourir à des services de police spécialisés. Aux Pays-Bas, par exemple, quelque 350 policiers sont affectés en permanence juste au port de Rotterdam.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) soit désignée comme principale force policière dans tous les ports et aéroports canadiens et qu'elle reçoive les fonds nécessaires pour colmater les brèches dans la sécurité résultant des activités qu'y mène le crime organisé. (Rapport : ***Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde,*** octobre 2003, n° 2.5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La GRC a formé à Halifax, Montréal et Vancouver des équipes intégrées de police portuaire (EIPP) chargées de faire enquête sur les infractions aux lois fédérales, dont celles touchant la sécurité nationale. Il n'existe que trois équipes du genre au Canada et les policiers qui y sont affectés ne sont pas des spécialistes dans le domaine de la sûreté des ports. Dans la plupart des ports, cependant, les fonctions élémentaires de sécurité sont la responsabilité des autorités portuaires et des forces policières locales, qui assurent les services courants de police et d'application de la loi[159].

[159] Gendarmerie royale du Canada, « Fiches documentaires de la GRC – La stratégie nationale des ports de la GRC », 7 septembre 2004, http://www.rcmp-grc.gc.ca/factsheets/fact_national_ports_f.htm (consulté le 29 octobre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Le maintien de l'ordre dans les ports est une responsabilité nationale**

  Le gouvernement fédéral admet qu'il lui faut superviser les contrôles de sécurité dans les ports, mais il devrait aussi reconnaître qu'il lui incombe de prendre la direction des services de police à ces endroits. C'est une responsabilité nationale qui, sur le plan de la sécurité, est étroitement liée à la première.

- **La GRC devrait être responsable de la sécurité dans les ports**

  La GRC est notre service de police national. En lui confiant la responsabilité de la sécurité dans les ports, on assurerait une plus grande cohérence des efforts, des stratégies et de leur application partout au pays.

  La GRC ne dispose pas actuellement des fonds nécessaires pour affecter un nombre suffisant de policiers aux ports de Halifax, Montréal et Vancouver. Il faudra corriger la situation et aussi mettre sur pied des équipes intégrées de police portuaire dans d'autres ports canadiens.

Problème 5 : Contrôle insuffisant des conteneurs

HAUTE PRIORITÉ

Les autorités frontalières ne peuvent inspecter qu'un faible pourcentage de conteneurs de fret. Elles n'ont pas procédé à une analyse de sensibilité satisfaisante pour garantir des taux d'inspection optimaux. Les ports n'ont pas tous les renseignements ni toute la technologie dont ils auraient besoin pour mieux repérer les conteneurs susceptibles de poser une menace.

Bien sûr, l'inspection des conteneurs ne représente qu'un volet de l'approche multidimensionnelle adoptée à l'égard de la sûreté maritime. Il est de loin préférable de déceler les problèmes loin des côtes du Canada que dans un port canadien. Par contre, il vaut mieux s'attaquer aux menaces une fois qu'elles ont atteint nos rives que pas du tout, autrement nous ne pourrions compter sur la coopération des pays, dont les États-Unis, vers lesquels les conteneurs pourraient être réacheminés.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que, dans les ports canadiens, l'Agence des services frontaliers du Canada :

A. procède à une analyse de sensibilité afin de déterminer quel taux d'examen des conteneurs fournira une sécurité réelle;

B. reçoive les crédits nécessaires pour équiper les principaux ports et postes frontaliers de machines à rayons X permettant d'inspecter les conteneurs présentant des risques élevés.

(Rapport : ***L'état de préparation du Canada aux plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 7)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a accru l'utilisation d'appareils d'inspection, tel le VACIS (système d'inspection des véhicules et du fret)[160].

Dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005,* l'ASFC indique qu'elle a fait l'achat de 11 appareils VACIS mobiles afin de détecter toute menace liée aux armes chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou explosives dans le fret[161]. Elle a aussi installé trois appareils VACIS pour les palettes, des appareils fixes de balayage permettant de saisir des images de grosses quantités de fret, dans les centres d'examen des conteneurs de Burnaby (Colombie-Britannique), Montréal (Québec) et Dartmouth (Nouvelle-Écosse)[162]. Ces systèmes étaient tous fonctionnels en septembre 2004.

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) fait appel à une démarche axée sur la gestion des risques pour déterminer les conteneurs à « haut risque[163] ». Elle affirme avoir les ressources nécessaires pour scanner ou inspecter tous les conteneurs jugés « à haut risque[164] ». On ne sait trop, cependant, quel est le nombre de conteneurs ainsi visés. En septembre 2003, un représentant des autorités du port de Halifax a indiqué au Comité que les nouvelles technologies, dont le VACIS, leur avaient permis de tripler le taux de conteneurs inspectés dans ce port seulement. Ainsi, de janvier à juin 2003, 8 % de tous les conteneurs ayant transité dans le port (soit près de 9 000 conteneurs) ont été inspectés[165]. On a signalé que les détecteurs de radiation montés sur une grue, alors à l'essai, présentaient certains défis[166]. En février 2004, cependant, l'ASFC a fait état de taux d'inspection

---

[160] On a aussi investi dans d'autres technologies, telles que des systèmes de radiographie aux rayons gamma, des spectromètres de mobilité ionique et des systèmes de détection des traces.

[161] Agence des services frontaliers du Canada, *Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005,* 27 septembre 2004, http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20042005/BSA-FEA/BSA-FEAr4501_f.asp (consulté le 30 octobre 2004).

[162] Agence des services frontaliers du Canada, « Document d'information – Système d'inspection des véhicules et du fret pour les palettes », juillet 2004, http://www.cbsa-asfc.gc.ca/newsroom/factsheets/2004/0727vacis-f.html (consulté le 30 octobre 2004).

[163] Graham Flack, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense,* transcription d'audience, 23 février, Fascicule 1, 37e législature, 3e session, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/01cv-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 30 octobre 2004).

[164] Agence des services frontaliers du Canada, courriel adressé à l'attaché de recherche, 2 mars 2004.

[165] Robert Russell, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense,* transcription d'audience, 22 septembre 2003, Fascicule 22, 37e législature, 2e session, http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/22cv-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 25 octobre 2004)

[166] Mark Connolly, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense,* transcription d'audience, 22 septembre 2003, Fascicule 22, 37e législature, 2e session,

beaucoup plus bas à l'échelle du pays, soit autour de 4 %[167]. Ce même mois, le président de l'ASFC, Alain Jolicoeur, a expliqué au Comité que son organisme n'était pas limité dans ses inspections par le nombre de machines dont il disposait[168].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Donner une estimation franche**

  L'Agence des services frontaliers du Canada doit indiquer le nombre exact de conteneurs inspectés par ses soins, les méthodes utilisées dans chaque cas et les ports où ont eu lieu les inspections. Le Comité est d'avis, jusqu'à preuve du contraire, que si l'ASFC hésite tant à fournir des chiffres précis et complets, c'est moins par nécessité opérationnelle que par souci de défendre un système déficient.

- **Augmenter la capacité de contrôle**

  Le Comité n'est pas convaincu que l'ASFC est en mesure d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait. Les 14 appareils VACIS utilisés au Canada ne permettent pas d'assurer un contrôle raisonnable des quelque 2,5 millions de conteneurs qui débarquent chaque année dans les ports canadiens, et dont la plupart se sont trouvés dans une position vulnérable à certaines étapes du processus d'expédition à l'échelle internationale. L'ASFC mise beaucoup sur son système de ciblage des conteneurs pour repérer les conteneurs suspects, parce qu'elle n'a pas les moyens de scanner ni même d'ouvrir et d'inspecter autant de conteneurs qu'elle le devrait.

- **Fournir une raison aux Canadiens d'avoir confiance dans le système**

  Le gouvernement n'a pas prouvé au Comité que les Canadiens devraient avoir confiance en son système, car nous le soupçonnons :

---

http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/22cv-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 10 novembre 2004)

[167] Agence des services frontaliers du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 5 mars 2004. Selon l'ASFC, le taux d'inspection de 4 % se répartit comme suit : 1 % d'inspections sommaires, 2 % d'inspections par dépotage complet et 1 % d'inspections au moyen du VACIS.

[168] Alain Jolicoeur, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription d'audience, 23 février 2004, Fascicule 1, 37e législature, 3e session, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/01evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 25 octobre 2004).

1. de s'en remettre largement aux comportements et tendances observées dans le passé et de n'avoir guère les moyens de déceler les menaces à caractère imprévu;

2. de laisser sa capacité d'inspection, et non pas seulement l'analyse des risques, dicter la tolérance aux risques.

L'ASFC n'a pas soumis un ensemble de critères acceptables, se présentant sous forme de données quantifiables, pour mesurer l'efficacité de son programme de contrôle des conteneurs.

Problème 6 : Surveillance insuffisante des conteneurs

On ne surveille pas suffisamment le chargement des conteneurs expédiés par bateau. L'économie canadienne ne peut aller bien si les gens n'ont pas confiance en leur régime de sécurité des conteneurs.

On a besoin d'un système pour garantir l'intégrité du contenu des conteneurs. Ceux-ci voyagent par bateau sur des centaines, voire des milliers de kilomètres, avant d'arriver à leur port de destination. Les ports représentent des goulots d'étranglement utiles pour la vérification des conteneurs qui arrivent au pays ou qui sont sur le point d'en sortir.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé l'examen du modèle Flynn, lequel prévoit le chargement sous surveillance des conteneurs et l'utilisation de mouchards pour enregistrer toute tentative d'enlèvement des scellés, afin d'améliorer la sécurité des conteneurs dans les ports canadiens. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 9)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Rien n'indique que les fonctionnaires canadiens ou le gouvernement fédéral aient envisagé de recourir au modèle Flynn pour améliorer la sécurité des conteneurs.

Le gouvernement a cependant pris des mesures encourageantes pour adopter les pratiques suggérées par ce modèle.

Il a mis en oeuvre un modèle différent[169], sous la forme du Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui est entré en vigueur le 1er juillet 2004.

Dans sa politique de sécurité nationale, annoncée en avril 2004, le gouvernement s'engage à « collaborer avec ses partenaires du G8 et l'Organisation mondiale des

[169] Mis au point par l'Organisation maritime internationale, le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) est une nouvelle norme de sûreté maritime reconnue à l'échelle internationale. De nombreux pays, dont les États-Unis, l'ont adopté.

douanes pour établir un régime intégré de sécurité des conteneurs qui accroîtra le niveau de sécurité des conteneurs intermodaux à l'échelle mondiale[170] ».

L'Agence des services frontaliers du Canada a indiqué, dans son *Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005,* que le Canada travaillera avec ses partenaires internationaux « à la détermination et la mise en oeuvre de nouvelles technologies, comme les sceaux électroniques, le système mondial de localisation et les puces d'ordinateurs intégrées, afin de détecter si l'intégrité physique des conteneurs d'expédition, dans un port ou à bord d'un navire, d'un camion ou d'un train, a été violée[171] ».

En octobre 2004, le gouvernement a donné son aval à une participation du Canada à l'initiative des États-Unis relative à la sécurité des conteneurs, qui se traduira notamment par le déploiement, d'ici avril 2005, d'agents de l'ASFC dans des ports étrangers, afin d'aider à la vérification des conteneurs à destination de l'Amérique du Nord[172].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité estime que le gouvernement doit étudier et analyser plus à fond le modèle Flynn et faire connaître ses conclusions.

[170] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, Ottawa, avril 2004, p. 43.
[171] Agence des services frontaliers du Canada, *Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005,* 27 septembre 2004, http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20042005/BSA-FEA/BSA-FEAr4501_f.asp (consulté le 31octobre 2004).
[172] Gouvernement du Canada, « McLellan et Ridge soulignent les progrès relatifs au Plan d'action pour une frontière intelligente », Ottawa, 14 octobre 2004.

Problème 7 : Vulnérabilité des traversiers

La vulnérabilité des paquebots de croisière et des traversiers aux attentats terroristes oblige le gouvernement à exercer une vigilance semblable à celle qui prévaut dans le domaine de l'aviation.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que tous les paquebots de croisière, traversiers et autres navires approchant des ports canadiens soient tenus de fournir, au sujet de leurs passagers et de leurs membres d'équipage, des renseignements du genre de ceux communiqués aux agents de l'immigration dans les aéroports canadiens en vertu du Système d'information préalable sur les voyages / Dossier passager. (Rapport : ***Les côtes canadiennes : Les plus longues frontières mal défendues au monde***, octobre 2003, n° 2.8)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Des représentants du gouvernement appelés à témoigner devant le Comité ont fait mention d'un exercice de recherche de points de repère effectué en 2002. Le Comité croit qu'il s'agit d'une initiative menée en collaboration avec les autorités américaines en vue de repérer des personnes suspectes, mais cela ne lui apparaît pas comme une mesure aussi complète que le suivi des lignes aériennes[173].

À ce que l'on sache, le gouvernement n'a mis en oeuvre aucun plan pour recueillir de l'information sur les passagers et les membres d'équipage des traversiers et des navires de croisière, comme dans le cadre du programme d'identification des voyageurs aériens.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Admettre que les traversiers sont des cibles faciles**

  Les Canadiens s'attendent à ce qu'il existe des mesures de sécurité pour tous les modes de transport, et notamment un système de contrôle de sécurité des

[173] Robert Wright, *Délibération du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, transcription d'audience, 23 février 2004, Fascicule 1, 37e législature, 3e session, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/01evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 30 octobre 2004).

passagers et des membres d'équipage des paquebots de croisière. Il n'y a pas de raison de contrôler uniquement les passagers aériens. L'essence même de la guerre asymétrique est d'attaquer là où on s'y attend le moins. Les terroristes délaissent les cibles mieux protégées au profit de cibles plus faciles. On devrait porter aux passagers des traversiers la même attention que l'on porte aux passagers aériens.

L'attentat de février 2004 dirigé contre un gros traversier, dans le sud des Philippines, par le groupe Abu Sayyaf, montre que les traversiers sont dans la mire des terroristes.

Le Comité entend revenir sur cette question.

CHAPITRE 7
Aéroports

Problème 1 : Contrôle des bagages enregistrés

On ne contrôle pas tous les bagages enregistrés pour voir s'ils renferment des explosifs. Or, comme les événements ont montré que les terroristes sont prêts à aller jusqu'au suicide afin d'atteindre leurs objectifs, une inspection plus rigoureuse des bagages s'impose.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'équipement voulu soit installé dans les aéroports désignés par Transports Canada afin de soumettre les passagers, comme leurs bagages, à des inspections visant à s'assurer qu'ils ne sont pas porteurs d'armes ni d'explosifs, et qu'on procède également à l'installation d'appareils capables de déceler la présence d'agents chimiques, biologiques ou bactériologiques, quand des appareils fiables pour ce faire seront disponibles. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 12)

Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) mette en œuvre, d'ici le 1er janvier 2004, un système de vérification à niveaux multiples (détection de vapeurs d'explosifs accompagnée de rayons X et de fouilles diverses) pour tous les bagages enregistrés, les sacs de courrier et le fret. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° III.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Bagages enregistrés

L'objectif de l'ACSTA est de faire en sorte que tous les bagages enregistrés soient soumis à un contrôle d'ici la fin de décembre 2005[174]. Selon le directeur des Opérations, l'ACSTA procède actuellement à un contrôle de tous les bagages à au

[174] ACSTA, *Rapport annuel 2002-2003*, p. 31.

rythme d'une fois tous les trois jours. Il affirme que l'organisme « est en voie de » réaliser son objectif[175].

Aux dires de l'ACSTA, des systèmes de détection des explosifs sont déployés dans la majorité des 89 principaux aéroports canadiens (qui traitent 99 p. 100 du trafic voyageur au Canada)[176].

L'ACSTA ne précise pas combien d'aéroports n'ont pas de système de détection des explosifs pour effectuer le contrôle des bagages parce que la divulgation de cette information nuirait à la sécurité du transport aérien[177].

Poste aérienne et fret aérien

Transports Canada doit encore démontrer au Comité que la poste aérienne et le fret aérien sont contrôlés. En novembre 2003, le Président du conseil d'administration de l'ACSTA a dit que son organisme « est aussi responsable du contrôle des bagages enregistrés, tandis que les compagnies aériennes ont la responsabilité du fret [178] ». Il semble qu'il en est de même aussi pour la poste aérienne.

Dans son *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005*, Transports Canada souligne qu'il a « entrepris un examen stratégique de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne [...] [afin d']évaluer[a] les vulnérabilités, les menaces et les risques, les meilleures pratiques de l'industrie, la formation et l'harmonisation de la stratégie du Canada par rapport à celles de ses partenaires commerciaux[179] ». De même, dans sa Politique canadienne de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement souligne qu'il définira « des stratégies destinées à accroître la sécurité du fret aérien[180] ».

---

[175] Mark Duncan, « Accent sur les opérations de sûreté – Sommaire des exposés », 13 juillet 2004, http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/SecuriteDuSysteme/RCSSAC/avril2004/surete/duncan.htm (consulté le 31 octobre 2004).

[176] Ces systèmes comportent généralement plusieurs éléments, y compris des appareils de radiographie qui déterminent le contenu des bagages et contrôlent les bagages de cabine et les bagages enregistrés. ACSTA, « L'ACSTA achète des systèmes de détection d'explosifs et de l'équipement de sûreté de pointe à utiliser aux aéroports canadiens », 17 juin 2002, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/2002-06-17.htm (consulté le 3 novembre 2004).

[177] ACSTA, courriel à l'attaché de recherche, 12 novembre 2004.

[178] Brian Flemming, « Remarques devant AVSEC World : L'approche unique du Canada sur le plan de la sûreté aérienne : Intégrer les gens et la technologie », 19 novembre 2003, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/speech_discours/2003-11-19.htm, (consulté le 3 novembre 2004).

[179] Transports Canada, *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005*, Ottawa, 2004, p. 42, http://www.tc.gc.ca/Finance/rpp/04-05/fr/RPP_2004_05_Fr.pdf (consulté le 4 novembre 2004).

[180] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 40.

Passagers et bagages de cabine (contrôle préembarquement)

Tous les passagers aux aéroports désignés sont soumis à un contrôle avant l'embarquement pour voir s'ils ne sont pas porteurs d'armes. Avant la fin de décembre 2003, l'ACSTA avait installé des appareils de radiographie et de l'équipement de détection d'explosifs plus perfectionnés à tous les points de contrôle préembarquement[181].

En octobre 2004, Transports Canada et l'ACSTA ont annoncé qu'ils déploieraient du nouvel équipement de contrôle des documents capable de déceler des traces d'explosifs dans la documentation du passager, par exemple, les cartes d'embarquement. Des essais opérationnels ont été entrepris à Ottawa plus tard ce même mois[182].

Menaces posés par les agents chimiques, biologiques et bactériologiques

En juin 2004, le président de l'ACSTA a reconnu la menace croissante posée par les agents chimiques, biologiques et bactériologiques[183]. Il est difficile pour l'instant de savoir si Transports Canada et l'ACSTA ont fait quelques progrès pour contrer cette menace.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Confier à l'ACSTA la responsabilité de contrôler la poste aérienne et le fret aérien**

  Le contrôle de la poste aérienne et du fret aérien doit être resserré et assujetti aux mêmes normes que celles qui régissent le contrôle préembarquement et le contrôle des bagages enregistrés. Il serait en effet illogique de continuer à fouiller les bagages à mains et les bagages des passagers si on ne fait rien pour remédier à cette lacune. La responsabilité de ce contrôle doit être précisée et confiés à l'ACSTA.

---

[181] ACSTA, *Collaboration – Rapport annuel 2004*, 2004, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/pdf/2004.pdf, (consulté le 3 novembre 2004).

[182] ACSTA, « L'ACSTA achète des systèmes de détection d'explosifs et de l'équipement de sûreté de pointe à utiliser aux aéroports canadiens », 17 juin 2002, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/rel_comm/2002-06-17.htm, (consulté le 3 novembre 2004).

[183] Jacques Duchesneau, « Aperçu du compte rendu sur le transport aérien – Association internationale de la police des ports et des aéroports », 21 juin 2004, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/speech_discours/2004-06-21.htm, (consulté le 3 novembre 2004).

- **Accélérer la cadence en ce qui a trait au contrôle des bagages enregistrés**

  L'ACSTA a fait des progrès en ce qui concerne l'inspection de tous les bagages enregistrés. Malgré tout, il faudra encore au moins un an avant que tous les bagages enregistrés embarqués à bord des avions ne soient contrôlés pour y déceler la présence éventuelle d'explosifs.

- **Passer de la parole aux actes**

  Les observations du chef de la direction de l'ACSTA, Jacques Duchesneau, sont positives au sens où elles reconnaissent l'existence du problème. Il incombe maintenant à Transports Canada et à l'ACSTA de concevoir et d'adopter des programmes pour atténuer les menaces posées par les agents chimiques, biologiques et bactériologiques.

Problème 2 : Vérifications insuffisantes des antécédents

La vérification des antécédents des employés d'aéroport à qui on accorde un laissez-passer donnant accès aux zones réglementées ne sont pas assez approfondies et fréquentes pour prévenir la criminalité dans les aéroports.

Le rapport de la vérificatrice générale de mars 2004 fait écho aux préoccupations du Comité au sujet de l'ampleur de l'activité criminelle dans les aéroports. Selon ce rapport, environ 3,5 % des employés des cinq aéroports examinés avaient des casiers judiciaires et environ 5,5 % des détenteurs d'une cote de sécurité engagés entre janvier 2001 et mai 2003 avaient eux aussi des casiers judiciaires[184].

Les vérifications actuellement effectuées ont une portée limitée. Selon le rapport de la vérificatrice générale, la GRC « ne fait qu'indiquer s'il s'agit d'une personne inculpée ou reconnue coupable d'une infraction criminelle. Elle ne signale donc pas à Transports Canada si la personne en question est associée au crime organisé ou si elle demande le statut de réfugié[185] »

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que des vérifications sécuritaires et policières plus rigoureuses soient menées pour tous les demandeurs de laissez-passer. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité de la défense,*** février 2002, n° 11.C)

Le Comité a recommandé que l'actuelle vérification des antécédents de sécurité en cinq points nécessaire pour obtenir un laissez-passer de zone réglementée (casier judiciaire vérifié par le CIPC, menaces potentielles à la sécurité vérifiées par le SCRS et lieu d'habitation, antécédents professionnels et dossiers de crédit contrôlés par Transports Canada) soit effectuée tous les trois ans plutôt que tous les cinq ans. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° IV.5)

---

[184] Le rapport souligne que cette tendance est inquiétante. Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 – La sécurité nationale au Canada — L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », 30 mars 2004, paragraphes 3.144 et 3.150, http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html (consulté le 12 novembre 2004).

[185] Vérificatrice générale du Canada, « Chapitre 3 – La sécurité nationale au Canada — L'initiative de 2001 en matière d'antiterrorisme », 30 mars 2004, paragraphe 3.140, http://www.oag-bvg.gc.ca/domino/rapports.nsf/html/20040303cf.html (consulté le 13 novembre 2004).

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans une lettre envoyée au Comité en décembre 2003, David Collenette, alors ministre des Transports du Canada, affirme que les vérifications des antécédents continuent d'être effectuées tous les cinq ans et que cette pratique est « conforme aux délais applicables à l'octroi de cotes de sécurité aux employés fédéraux, notamment aux fonctionnaires appelés à traités des dossiers délicats sur le plan de la sécurité [186]».

Dans sa Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement a annoncé que des améliorations seront apportées aux vérifications des antécédents. Ainsi, « le gouvernement a pris des mesures pour vérifier si les intéressés ont des liens avec le crime organisé et d'autres associations criminelles[187] ». Depuis, cet engagement n'a encore été suivi d'aucune annonce concrète de la part de Transports Canada.

En octobre 2004, Transports Canada a fait savoir que les membres du personnel des aéroports « continueront [...] [de] subir des vérifications des antécédents de sécurité » avant de se voir émettre une carte d'accès aux zones réglementées[188]. Le Comité n'a pu déterminer s'il est question ici des mêmes vérifications de portée limitée critiquées par la vérificatrice générale ou s'il s'agit de quelque de nouveau.

S'il ne s'agit pas de quelque chose de nouveau, alors ces vérifications sont loin d'être aussi approfondies que les enquêtes en bonne et due forme menées sur le terrain avant d'accorder des cotes de sécurité aux fonctionnaires.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Donner suite à l'engagement**

  Le Comité appuie l'engagement du gouvernement à resserrer la vérification des antécédents en établissant si les intéressés entretiennent des liens avec des

[186] David Collenette, lettre au sénateur Colin Kenny, 11 décembre 2003.
[187] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, Ottawa, Gouvernement du Canada, 2004, p. 38.
[188] Transports Canada, « Document d'information – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », joint à « Utilisation de la biométrie aux aéroports canadiens – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », 15 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h058f.htm (consulté le 3 novembre 2004).

associations criminelles ou le crime organisé. Le gouvernement doit maintenant accoucher d'un programme qui permette la mise en place d'un régime de vérification plus rigoureux.

- **Remédier au problème de la fréquence**

  Le gouvernement doit accroître la fréquence des vérifications des antécédents. Le gouvernement se doit de corriger ce problème, puisqu'une personne peut beaucoup changer en cinq ans.

Problème 3 : Aucun système cohérent d'attribution de laissez-passer côté piste

Le Canada a besoin d'un système national d'attribution de laissez-passer électroniques pour le personnel de piste et les membres d'équipage qu'il serait possible d'annuler, qui feraient usage d'identificateurs biométriques et qui empêcheraient l'accès aux zones réglementées situées hors du secteur de travail habituel de l'employé.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé qu'un système national d'identification électronique (laissez-passer intelligent) soit mis en place afin de contrôler les déplacements dans les zones à risque élevé. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 11 A)

Le Comité a recommandé qu'une étude soit menée sur les systèmes de contrôle des entrées et sorties qui permettent de surveiller les déplacements dans les zones sécuritaires des terminaux et dans le périmètre de l'aéroport. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense,*** février 2002, n° 11 B)

Le Comité a recommandé que l'ACSTA délivre des laissez-passer nationaux à tous les membres d'équipage et toutes les autres personnes qui relèvent plus naturellement d'une compétence nationale plutôt que régionale. Si les administrations aéroportuaires locales devaient continuer de remettre des laissez-passer donnant accès aux zones réglementées, il faudrait que ces documents émis localement :

- soient conformes à un modèle national uniforme obéissant à une configuration également nationale définie par l'ACSTA;
- puissent être annulés par l'ACSTA;
- puissent être validés à l'aide de la base de données nationale de l'ACSTA.

Tous les aéroports canadiens devront se doter, avant le 31 décembre 2003, de nouveaux laissez-passer électroniques donnant accès au côté piste qui font appel à des identificateurs biométriques et qui :

- sont encodés pour empêcher l'accès aux zones situées hors du secteur de travail habituel de l'employé;
- expirent automatiquement après trois ans;

- peuvent être désactivés n'importe quand par un mécanisme commandé centralement.

Le Comité a recommandé que l'ACSTA sera habilitée à délivrer les laissez-passer à tous les employés, contractuels et autres personnes, ainsi qu'aux véhicules autorisés à circuler ou à travailler côté piste. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° IV.1, n° IV.2 et n° IV.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En novembre 2002, l'ACSTA s'est vu confier la responsabilité de mettre en œuvre dans les aéroports canadiens un système amélioré de laissez-passer donnant accès aux zones réglementées. Son mandat consistait essentiellement à améliorer l'actuel système de gestion des laissez-passer de zone réglementée.

L'ACSTA est en train de mettre en place un nouveau système pour contrôler l'accès aux zones réglementées à l'aide de ce qu'elle appelle les cartes d'identité pour zones réglementées. Le projet utilisera la biométrie à l'appui de l'émission, de la vérification, de l'annulation et du suivi des cartes. Les portes donnant accès aux zones réglementées de l'aéroport seront équipées de lecteurs de carte intelligente capables de lire les empreintes digitales et rétiniennes[189].

Les premiers essais opérationnels ont été amorcés en août 2004 aux aéroports de Vancouver et de Kelowna. Selon Transports Canada et l'ACSTA, ses essais s'étendront sous peu à Montréal et Charlottetown[190].

L'ACSTA distribuera les cartes d'identité pour zones réglementées dans les 29 principaux aéroports du Canada au cours des prochains mois[191].

Le nouveau système est limité puisqu'il ne porte que sur un seul aspect de la sécurité pour les zones réglementées.

---

[189] Transports Canada, « Document d'information – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », joint à « Utilisation de la biométrie aux aéroports canadiens – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », 15 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h058f.htm, (consulté le 3 novembre 2004).
[190] Transports Canada, « Document d'information – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », joint à « Utilisation de la biométrie aux aéroports canadiens – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », 15 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h058f.htm, (consulté le 3 novembre 2004).
[191] Transports Canada, « Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », Document d'information joint à « Utilisation de la biométrie aux aéroports canadiens – Lancement de deux projets d'amélioration à la sûreté », 15 octobre 2004, http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h058f.htm, (consulté le 3 novembre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Même si l'échéance fixée par le Comité pour agir n'a pas été respectée, la décision de mettre en place un système de cartes d'identité pour zones réglementées semble être un signe encourageant. Le Comité suivra de près la mise en œuvre du programme. Les aspects suivants demeurent cependant préoccupants :

- **L'ACSTA doit être l'autorité responsable de la délivrance des cartes d'identité pour zones réglementées à l'échelle du pays**

  Le gouvernement doit confier le contrôle opérationnel des cartes d'identité pour zones réglementées à l'ACSTA pour que l'application du programme soit uniforme. En vertu du nouvel ordre hiérarchique à respecter dans les aéroports, c'est la sécurité qui doit primer et non les profits. Si la délivrance des cartes reste sous le contrôle des administrations aéroportuaires locales, les Comité craint que celles-ci, aveuglées par leurs propres intérêts, fassent fi des inquiétudes en matière de sécurité.

- **Restreindre l'accès par zone**

  L'une des lacunes du système de cartes d'identité pour zones réglementées est qu'une fois qu'une personne accède à une zone réglementée, elle est relativement libre d'y circuler à sa guise. De même, parce que les laissez-passer ne sont pas établis en fonction de l'horaire de travail des employés, ceux-ci ont accès aux zones réglementées en tout temps, jour et nuit. Il existe des moyens technologiques grâce auxquels l'ACSTA pourrait limiter la validité d'un laissez-passer à certaines zones d'un aéroport pendant certaines heures. Cette question est importante puisque le Comité a recueilli des témoignages selon lesquels des employés se seraient servis de leur laissez-passer pour se livrer à des activités de contrebande après leurs heures de travail.

  Transports Canada devrait exiger l'adoption de ce genre de technologie lors de la prochaine série d'améliorations apportées au système de laissez-passer de zone réglementée.

Problème 4 : Manque de préparation des équipages d'aéronefs

Les attentats du 11 septembre ont modifié du tout au tout le paradigme du détournement d'avion. Ils ont démontré que les terroristes sont prêts à mourir en grand nombre pour réussir à prendre le contrôle d'un avion.

Les Canadiens s'en remettent aux équipages de bord et aux employés côté piste pour déceler les problèmes et écarter tout danger. Cependant, plus de trois ans après les attentats du 11 septembre 2001, ces employés n'ont toujours pas reçu de véritable complément de formation antiterroriste.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que, au plus tard le 31 mars 2003, Transports Canada ait parachevé ses programmes de formation normalisée destinés à enseigner au personnel navigant comment agir en présence de terroristes ou de matières utilisées par des terroristes. Tous les membres d'équipage devaient avoir reçu cette formation le 30 septembre 2003. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° I.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Il a fallu plus de deux ans à Transports Canada pour élaborer de nouveaux documents d'orientation en matière de sécurité et une autre année avant de les adopter officiellement.

À l'automne 2003, il a mis à jour les documents d'information sur la sécurité devant servir à la formation des membres d'équipage. Ces documents décrivent de nouvelles marches à suivre et la formation à donner aux membres d'équipage pour faire face, entre autres, aux pirates de l'air et aux menaces chimiques et biologiques, et aussi pour savoir composer avec la présence d'agents de protection à bord de l'aéronef[192].

[192] Transports Canada, « Le ministre des Transports annonce la mise à jour des normes de formation de l'équipage de bord », 24 février 2004, http://www.tc.gc.ca/mediaroom/communiques/nat/2004/04-h005f.htm (consulté le 4 novembre 2004).

Les documents d'information sur la sécurité ont été officiellement adoptés vers la fin de février 2004. Les transporteurs aériens ont jusqu'en février 2005 pour mettre en œuvre leurs programme de formation[193].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Confier la responsabilité à des professionnels**

  C'est la Gendarmerie royale du Canada, et non Transports Canada, qui devrait être responsable de l'établissement de la politique de sécurité dans les aéroports.

[193] Transports Canada, « Recommandations du groupe de travail sur la sûreté des aéronefs - Rapport d'étape : Le 31 mai 2004 », 24 février 2004, http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/internationale/RecGDT.htm (consulté le 18 novembre 2004).

Problème 5 : Des pilotes armés?

Des lois adoptées aux États-Unis après le 11 septembre 2001 ont accordé aux pilotes le droit de porter une arme, ce qui a déclenché un débat sur la meilleure façon de défendre les pilotes contre les pirates de l'air.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que les pilotes canadiens ne soient pas armés.
(Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° II.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

On ne prévoit pas armer les pilotes.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le gouvernement prend la bonne décision. Il doit continuer dans cette veine.

Problème 6 : Alerter les équipages d'aéronefs

Les membres du personnel naviguant ne sont pas tous informés de la présence d'un agent d'infiltration armé (un agent de protection) à bord.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que tous les membres d'équipage soient informés de la présence d'un agent de protection à bord (APB). *(Rapport : **Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens**,* janvier 2003, n° II.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

D'après l'information fournie par Transports Canada, le transporteur, le pilote commandant de bord et l'agent de bord principal (le chef de cabine) sont toujours informés de la présence dans l'aéronef d'agents de la GRC. La politique du transporteur détermine si l'information sera ou non communiquée aux autres membres d'équipage. Selon Transports Canada, le transporteur dispose ainsi d'une certaine marge de manœuvre[194].

Un représentant du Syndicat canadien de la fonction publique a signalé au Comité qu'Air Canada et Air Transat ont pour politique d'informer tous les membres d'équipage dès qu'un agent de protection monte à bord[195].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Exiger la tenue d'une séance d'information préembarquement à l'intention de tous les membres d'équipage**

  Tous les membres d'équipage doivent être informés de la présence d'un policier des airs dans l'aéronef et il faudrait les convier à une séance d'information préembarquement pour leur expliquer comment réagir en cas d'urgence.

[194] Transports Canada, courriel à l'attaché de recherche, 3 mai 2004.
[195] Syndicat canadien de la fonction publique, télécopie à l'attaché de recherche, 23 novembre 2004.

Le Comité ne croit pas que cette procédure fasse courir un risque indu à l'agent de protection à bord dans une situation d'urgence. Le personnel navigant et les agents de bord doivent travailler en équipe sur le plan de la sécurité, comme ils le font pour assurer le confort et le bien-être des passagers.

Problème 7 : Rôle des agents de protection à bord

Les agents de protection à bord ont pour instruction de se tenir tranquille, à moins que quelqu'un tente de prendre le contrôle de l'appareil. Le Comité est d'avis qu'il serait mal venu pour un agent de la paix armé de ne pas réagir si un passager ou un membre du personnel naviguant est victime d'une agression.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la GRC donne pour consigne aux agents de protection à bord d'intervenir en cas de violents désordres dans la cabine passagers et, bien évidemment, dès l'instant où la vie des membres d'équipage ou des passagers se trouve menacée, plutôt que de se limiter à une intervention de dernière minute, quand quelqu'un décide de s'en prendre au poste de pilotage. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° II.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Selon la Gendarmerie royale du Canada, les agents de protection à bord sont entraînés à réagir en cas de menace de mort ou de danger de lésions corporelles graves à bord d'un aéronef[196].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

On a fait ce qu'il fallait. C'était une question de bon sens. Les agents en question sont formés en conséquence et ont assez de jugement pour savoir qu'ils ne doivent intervenir que lorsque des vies sont en danger.

[196] Gendarmerie royale du Canada, courriel à l'attaché de recherche, 3 mars 2004.

Problème 8 : Vulnérabilité des portes du poste de pilotage

Les portes doubles à l'entrée du poste de pilotage constituent l'un des meilleurs moyens d'empêcher les intrusions comme celles qui sont survenues le 11 septembre 2001. Les pilotes quittent souvent le poste de pilotage au cours du vol. Dans un aéronef équipé de portes conventionnelles, ils se rendent vulnérables, eux ainsi que l'aéronef, chaque fois qu'ils le font. Or il existe des systèmes à doubles portes efficaces et abordables qui permettrait d'atténuer les risques à ce chapitre. L'installation de portes doubles dans les aéronefs canadiens est de nature à réduire le besoin d'agents de protection à bord, sauf sur les vols américains désignés.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Transports Canada exige, avant le 30 juin 2003, la conception d'un système à doubles portes ou de tout autre système destiné à protéger les postes de pilotage et oblige les compagnies aériennes à doter leurs appareils de tels systèmes avant le 31 décembre 2004. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° II.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement étudie toujours la question des doubles portes. Jusqu'ici, il n'est pas allé plus loin que d'exiger l'installation de portes renforcées pour les postes de pilotage[197].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Installer des doubles portes à l'entrée des postes de pilotage dans tous les aéronefs où cela est possible**

  L'installation de doubles portes à l'entrée des postes de pilotage permettra aux pilotes de se rendre à la cuisine ou aux toilettes sans laisser leur appareil à la merci des dangers.

[197] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 38.

Problème 9 : Formation en matière de sécurité pour les préposés à l'entretien

Depuis les attentats du 11 septembre, les préposés à l'entretien qui travaillent côté piste n'ont pas suivi un programme de recyclage suffisant en matière de sécurité pour apprendre à reconnaître les menaces auxquelles les aéronefs sont exposés. Ces employés exercent des fonctions clés autour de l'aéronef et ont accès à toutes les zones névralgiques. Forts d'une formation supplémentaire, ils pourraient jouer un plus grand rôle dans le système de sécurité de l'aéroport.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé qu'avant le 30 septembre 2003, Transports Canada veille à ce que les compagnies aériennes offrent des cours de formation à leur personnel d'entretien et de maintenance, ainsi qu'à tous les autres employés travaillant à proximité des aéronefs, afin de les aider à repérer les situations et les matières potentiellement dangereuses. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003 n° I.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Rien n'indique que le gouvernement a terminé la préparation des nouveaux documents d'orientation destinés à offrir une meilleure formation aux préposés à l'entretien et à la maintenance et aux autres employés.

Le 11 décembre 2003, le ministre des Transports de l'époque, David Collenette, a écrit que, à la lumière des premiers commentaires reçus des partenaires de l'industrie, les directions de l'Aviation civile et de la Sûreté de son ministère avaient commencé à examiner les besoins de formation et de documentation en matière de sécurité de certains autres groupes d'employés, comme les agents de billetterie et les préposés à l'entretien et à la maintenance[198].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Transports Canada tarde trop à mettre en oeuvre cette recommandation.

[198] L'honorable David Collenette, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 11 décembre 2003.

Problème 10 : Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?

Compte tenu des menaces à la sécurité propres au 21e siècle, il est absolument essentiel que le gouvernement se réapproprie une partie de la responsabilité des aéroports dévolue aux administrations locales dans les années 1990. Les rôles sont actuellement beaucoup trop éparpillés. Sam Landry, un inspecteur de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) affecté à l'aéroport Lester B. Pearson de Toronto, a affirmé par exemple au Comité que 82 ministères ou organismes assument des responsabilités en matière de réglementation ou d'application de la loi à Pearson[199].

Il y a un trop grand partage des responsabilités entre Transports Canada (l'organisme de réglementation responsable de la sûreté de l'aviation), l'ACSTA (l'instance en charge de la mise en œuvre des programmes de sécurité aérienne), la Gendarmerie royale du Canada (qui s'occupe d'appliquer partout les lois fédérales et fournit des services de maintien de l'ordre dans trois aéroports) et les administrations aéroportuaires locales (qui exploitent les aéroports).

Il est clair, à la lumière des témoignages recueillis pas le Comité, que la responsabilité de la sécurité des aéroports repose entre les mains d'un trop grand nombre d'intervenants pour pouvoir être assumée efficacement.

La sécurité aérienne exige une approche mieux ciblée.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé la création d'un organisme fédéral chargé de la sélection, de la formation et de la supervision du personnel responsable de l'inspection des passagers et de leurs bagages dans les aéroports, ainsi que du choix et de la surveillance des systèmes nécessaires. Cet organisme relèverait de la GRC. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense***, février 2002, n° 13)

---

[199] Sam Landry, transcription d'audience, le 24 juin 2002, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la Sécurité nationale et de la défense*, Fascicule 18, 37e législature, 1re session. http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/18evd-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=1&comm_id=76 (consulté le 10 novembre 2004).

Le Comité a aussi recommandé que l'ACSTA soit investie de la responsabilité de concevoir et de mettre en œuvre la formation ainsi que l'ensemble des mécanismes destinés à garantir la sécurité du transport aérien, notamment en ce qui a trait à la gestion des zones réglementées des aéroports et au contrôle de sécurité de toutes les personnes et de tous les objets montant à bord d'un aéronef au Canada.
(Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° VIII.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Ces deux recommandations n'ont pas encore été suivies.

Créée en 2002, l'ACSTA a pour mandat d'effectuer le contrôle préembarquement des passagers et de leurs effets personnels, ainsi que des bagages enregistrés. Cependant, cet organisme rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et ne relève aucunement de la Gendarmerie royale du Canada.

Les rôles concernant la sûreté de l'aviation n'ont pas changé radicalement depuis que le Comité a formulé ses recommandations en janvier 2003. L'**ACSTA** est l'organisme de mise en œuvre de la plupart des programmes de sûreté de l'aviation. Elle effectue le contrôle préembarquement des passagers et des bagages (à l'exclusion du fret aérien et de la poste aérienne); gère les programmes de surveillance et de limitation de l'accès aux zones réglementées; finance le programme des agents de protection à bord et aide financièrement les administrations aéroportuaires locales à retenir les services des corps policiers locaux à contrat. Transports Canada établit les règles à suivre pour administrer ces programmes. Dans la plupart des cas, les administrations aéroportuaires locales font appel aux corps policiers locaux pour assurer le maintien de l'ordre dans les aéroports.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Changer l'autorité responsable de l'ACSTA**

  L'ACSTA doit rendre compte au Parlement par l'entremise de la vice-première ministre et être soumise au contrôle opérationnel de la GRC. Un tel changement favoriserait la culture axée sur la sécurité que l'on voit poindre à l'ACSTA et permettrait l'établissement de meilleures relations de travail entre les deux organisations.

- **Confier la responsabilité de la sûreté de l'aviation à la GRC**

  Transports Canada doit se retirer complètement du secteur de la sécurité et se concentrer sur d'autres secteurs où il a la compétence nécessaire pour agir.

Problème 11 : Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus

HAUTE PRIORITÉ

Seul un contrôle rigoureux de tout le fret qui transite dans les aéroports canadiens permet d'assurer aux passagers et aux équipages une sécurité optimale. Le Comité a recommandé l'exercice d'un contrôle intégral. Toutefois, d'ici à ce que des mesures soient mises en œuvre pour donner suite à cette recommandation, le gouvernement doit mettre fin à son programme qui consiste à désigner certains expéditeurs comme étant « sûrs » pour que leurs colis puissent être montés à bord rapidement sans subir de contrôle. Il n'existe pas d'« expéditeur sûr », surtout que les expéditeurs en question ne sont assujettis à pratiquement aucune exigence en ce qui concerne le contrôle de leur personnel et de leur clientèle.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé de mettre un terme à la pratique qui consiste à lever les mesures de sécurité dans le cas des « expéditeurs connus ». Il propose d'élaborer un protocole applicable aux expéditeurs qui serait fondé sur leur fiabilité, un peu comme celui que l'on est en train d'adopter en vertu de l'accord sur la « frontière intelligente » conclu avec les États-Unis. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° III.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Il est difficile de savoir si l'on a effectivement mis fin à la pratique en question. Il semble que peu de progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité du fret aérien.

Dans sa politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement affirme qu'il définira « des stratégies destinées à accroître la sécurité du fret aérien, en collaboration avec le secteur privé et nos partenaires étrangers[200] ». Il précise que ces stratégies devraient faire fond notamment sur des programmes comme

[200] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 40.

Partenaires en protection pour reconnaître les expéditeurs en qui l'on a toute confiance.

En décembre 2003, en réponse à une question au sujet des progrès accomplis relativement à cette recommandation, le ministre des Transports de l'époque, David Collenette, a écrit au Comité pour lui faire savoir que son ministère avait « amorcé un examen approfondi de la sécurité du fret aérien et de la poste aérienne et envisageait des améliorations[201] » Un an plus tard, cet examen n'est toujours pas terminé. De fait, dans son *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005,* Transports Canada souligne qu'il a « entrepris un examen stratégique de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne [...] [afin d']évaluer[a] les vulnérabilités, les menaces et les risques, les meilleures pratiques de l'industrie, la formation et l'harmonisation de la stratégie du Canada par rapport à celles de ses partenaires commerciaux[202] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Arrêter d'examiner la sécurité du fret aérien et passer à l'action**

  Presque deux ans après la recommandation du Comité, le gouvernement examine toujours la question de la sécurité de la poste aérienne et du fret aérien. Au moment de l'annonce de la politique canadienne de sécurité nationale en avril 2004, l'examen en question durait déjà depuis six mois. À quel moment un « examen approfondi » devient-t-il synonyme d'« inaction »?

- **Détailler les stratégies applicables au fret aérien**

  La reconnaissance par le gouvernement que la sécurité du fret aérien pose problème est un progrès en soi, mais il n'est que minime. Le Comité examinera les propositions du gouvernement lorsque celui-ci aura élaboré un cadre plus détaillé pour améliorer la sécurité du fret aérien.

---

[201] L'honorable David Collenette, Lettre au sénateur Colin Kenny, le 11 décembre 2003.
[202] Transports Canada, *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005*, Ottawa, 2004, p. 42, http://www.tc.gc.ca/Finance/rpp/04-05/fr/RPP_2004_05_Fr.pdf (consulté le 4 novembre 2004).

Le peu d'information donné dans la politique de sécurité nationale donne à toutefois à penser que le gouvernement prévoit adopter un programme fondé uniquement sur la collaboration volontaire et les pratiques exemplaires. Si c'est le cas, alors il y aura encore beaucoup de travail à faire.

Problème 12 : Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité

HAUTE PRIORITÉ

Les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport - c'est à dire essentiellement, les aérodromes privés rattachés à de grands aéroports pour l'utilisation d'avions nolisés, de jets d'affaires et d'avions de plaisance - ne font l'objet de pratiquement aucun examen. L'ACSTA doit contrôler ces services, car un aéronef privé ou nolisé pourrait être utilisé comme missile et causer des dégâts importants, voire même occasionner des décès.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Transports Canada exige que les aéronefs privés partant d'un aéroport placé sous la supervision de l'ACSTA ne soient pas autorisés à décoller avant que l'aéronef, les passagers et leurs bagages n'aient été fouillés. Tout aéronef privé en provenance d'un aérodrome qui n'est pas supervisé par l'ACSTA, qu'il s'agisse d'un terrain privé au Canada ou d'un aéroport à l'étranger, devrait être fouillé à l'arrivée, afin d'assurer la sécurité des aéroports canadiens. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° V.1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

La réponse du gouvernement est présentée dans cet extrait d'une audience tenue en février 2004, à laquelle ont participé le sénateur Colin Kenny (président du Comité), Gerry Frappier (directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada) et Marc Grégoire (sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada) :

Le président : Oui. Des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport nous ont dit que la sécurité faisait défaut. On peut monter à bord d'un vol nolisé sans être soumis aux procédures de l'ACSTA [...] D'après les témoignages, nous ne constatons guère de changement d'une année à l'autre dans votre ministère.

M. Frappier : Je reconnais tout à fait que l'ACSTA ne fait pas de filtrage pour les vols nolisés ni pour les avions privés des services aéronautiques à l'aéroport [services d'exploitation au sol].

Le président : Ce sont pourtant de gros avions.

M. Frappier : Oui, ce sont de gros avions.

Le président : S'ils percutaient un immeuble, ils y feraient les mêmes dégâts qu'aux tours jumelles de New York.

M. Frappier : Je ne peux pas dire le contraire.

Le président : Et personne ne peut rien y faire?

M. Frappier : Actuellement, nous menons une campagne de sensibilisation auprès des gestionnaires des services aéronautiques aux aéroports. Nous insistons sur la nécessité de vérifier l'identité des pilotes. Mais il n'y a pas de programme fédéral de filtrage dans ce domaine.

Le président : Nous parlons ici d'une lacune énorme, d'une partie de l'aéroport d'où il serait possible de décoller et de causer toutes sortes de dommages. Mais vous êtes là, en face de nous, à nous dire que tout est parfait. Ce n'est pas parfait. Vous avez un véritable problème à régler.

M. Grégoire : Nous ne prétendons pas que tout est parfait.

Le président : Vous ne prétendez pas non plus que vous soyez prêts à y remédier.

M. Grégoire : Il est vrai que nous n'avons pas de stratégie pour y remédier. Cependant, nous étudions cette partie de notre programme. Nous l'avons élaboré selon l'étude des facteurs de risque. Nous ne pensons pas qu'il y ait là un risque élevé dans la situation actuelle[203].

---

[203] Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, *Fascicule 2*, 3e session, 37e législature, 25 février 2004, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/02eva-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76, (consulté le 6 novembre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Concevoir et mettre en œuvre un programme de contrôle de tous les services aéronautiques à l'aéroport**

  Les exploitants commerciaux de services aéronautiques à l'aéroport fonctionnant en périphérie des aéroports présentent autant de danger que les compagnies aériennes utilisant les installations aéroportuaires. Ils devraient donc constituer une plus grande priorité pour le gouvernement. Dans le contexte actuel sur le plan de la sécurité, il est inacceptable que Transports Canada n'ait rien fait pour accroître la sécurité chez les exploitants de services aéronautiques à l'aéroport.

Problème 13 : Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports

Le fret aérien provenant d'aéroports locaux moins bien protégés n'est pas vérifié quand il arrive à l'un ou l'autre des 89 aéroports désignés relevant de l'ACSTA. Le Canada compte en tout 1 419 aéroports et aérodromes. Le fret à bord d'aéronefs non contrôlés au départ doit être fouillé à l'arrivée, sinon des matières dangereuses pourraient être transportées à l'aéroport à l'insu des autorités et être utilisées sur les lieux de l'aéroport ou dans la ville desservie par l'aéroport désigné.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Les particuliers, le fret et les aéronefs en provenance de petits aéroports qui ne sont pas dotés de systèmes de vérification perfectionnés doivent être soumis à un contrôle complet à leur arrivée à un aéroport désigné relevant de la compétence de l'ACSTA. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° III.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Transports Canada a indiqué au Comité que « les passagers qui arrivent aux aéroports désignés en provenance d'aéroports non désignés doivent subir un contrôle avant de prendre un vol à destination d'un autre aéroport désigné ou d'un aéroport à l'étranger. Les transporteurs doivent appliquer à ces vols les consignes de sécurité relatives au fret, comme la protection du fret, la formation des personnes acceptant de le transporter, la fouille du fret dans certaines circonstances, la diffusion et la vérification des documents connexes et les conditions auxquelles il peut être accepté[204] ».

Cependant, les passagers et le fret partis d'un aéroport non désigné et qui débarquent à un aéroport désigné ne soumis à aucun contrôle avant de quitter cet aéroport.

[204] Transports Canada, courriel à l'attaché de recherche, 12 mars 2004.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité note qu'une procédure pertinente a été mise en place en vue de contrôler les passagers à leur arrivée dans des aéroports désignés, en provenance de petits aéroports, ce qui lui fait dire que le défi a été relevé en grande partie.

- **Se préoccuper de la sécurité du fret**

  Les exigences établies concernant la sécurité du fret sont insuffisantes, compte tenu de la situation actuelle à ce chapitre (voir le Chapitre 7, problème 16). Transports Canada doit s'attaquer au problème posé par le fret expédié à un aéroport désigné depuis un petit aéroport.

Problème 14 : Accès aux zones réglementées des aéroports

Les zones réglementées des aéroports, qui donnent accès aux bagages des passagers et au fret aérien, à de l'équipement essentiel, ainsi qu'à la cabine et à la soute de l'avion, sont vulnérables et peuvent être exploitées par les criminels et les terroristes. Des centaines de personnes, voire même des milliers dans certains aéroports, travaillent dans ces zones ou à proximité. Le Comité a appris que ces personnes peuvent entrer dans les zones réglementées et en sortir sans qu'on les fouille.

Un témoin a raconté au Comité comment des groupes de criminels organisés avaient infiltré l'aéroport Lester B. Pearson pour mener à bien leurs activités criminelles[205].

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) se charge de faire en sorte que toutes les personnes et tous les véhicules fassent l'objet d'une fouille lors de leur entrée dans les zones réglementées aux aéroports du Canada. Au moment de quitter ces zones, ces mêmes personnes et véhicules seraient fouillés de façon aléatoire, des fouilles plus complètes étant toutefois effectuées en cas de menaces spéciales. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° IV.4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

En février 2004, le gouvernement a annoncé le lancement du programme de contrôle des non-passagers, qui ne sera pas mis en œuvre intégralement avant 2005. Ce nouveau programme consiste à effectuer des vérifications aléatoires, irrégulières et ponctuelles aux points d'entrée des zones réglementées et à différents endroits à l'intérieur de ces zones[206].

---

[205] Sam Landry, transcription d'audience, 24 juin 2002, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, Fascicule 18, 37e législature, 1re session, http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/18cv-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=1&comm_id=76 (consulté le 8 novembre 2004).

[206] Transports Canada, « Le gouvernement met en place un nouveau programme de contrôle aux aéroports », *Communiqué de presse* (16 février 2004), http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-h004f.htm (consulté le 6 novembre 2004).

Transports Canada, le ministère responsable des règlements qui restreignent le champ d'action de l'ACSTA, n'a pas réussi à démontrer à la satisfaction du Comité de quelle manière ce nouveau programme sera efficace.

En février 2004, le Comité a tenté de clarifier la question avec Marc Grégoire, sous-ministre adjoint, Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada. Comme le démontrent les extraits suivants du témoignage de M. Grégoire, les résultats ont été pour le moins insatisfaisants :

Le sénateur Cordy: Quelle est la fréquence des fouilles qualifiées d'aléatoires?

M. Grégoire: On en fait aussi souvent que nécessaire. On peut monter jusqu'à une fréquence de 100 p. 100, si nous jugeons nécessaire de le faire pour des raisons ou des menaces précises. Nous avons la possibilité de porter la fréquence des contrôles à 100 p. 100.

Le président: J'aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet. Le Comité doute fort que vous puissiez porter la fréquence des contrôles aléatoires à 100 p. 100. Pour dire les choses simplement, j'ai du mal à croire que vous ayez la capacité de fouiller la totalité des travailleurs qui ont accès au côté piste de Pearson. Choisissez un jour où vous pourrez contrôler tous les travailleurs et tous les véhicules, et nous nous déplacerons pour le voir de nos yeux. Tant que nous ne l'aurons pas vu, nous ne croirons pas la chose possible. Nous ne pensons pas que vous en ayez la capacité et nous ne comprenons pas que vous puissiez venir nous dire que les contrôles «aléatoires» signifient que vous pouvez tout contrôler[207].

[207] *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense* Fascicule 2, 3e session, 37e législature, 25 février 2004, http://www.parl.gc.ca/37/3/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/02eva-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=3&comm_id=76 (consulté le 6 novembre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Rendre obligatoire le contrôle des non-passagers à l'entrée des zones réglementées**

  Le système actuel offre une belle image, mais il a peu de valeur au plan de la sécurité. Transports Canada n'a pas fait la preuve que les fouilles aléatoires seraient effectuées fréquemment, de façon suffisamment imprévisible, et qu'il y aurait assez de personnel pour vérifier toutes les zones réglementées des aéroports. Dans le passé, les employés ont trouvé des moyens d'éviter les quelques vérifications aléatoires effectuées (par exemple, en alertant leurs collègues par téléphone cellulaire). Les terroristes peuvent faire la même chose.

- **Instituer le contrôle aléatoire des non-passagers à leur sortie des zones réglementées**

  Le Comité reconnaît qu'il n'est pas très conséquent de recommander des inspections obligatoires à l'entrée et seulement des inspections aléatoires à la sortie. Sauf que dans le premier cas, il s'agit d'une question de sécurité nationale, c'est-à-dire que l'on veut empêcher les terroristes de monter à bord d'un aéronef ou d'y faire monter du matériel dangereux, tandis que dans le second cas, c'est pour prévenir le crime, c'est-à-dire empêcher les employés de l'aéroport de profiter du fait qu'ils ont accès aux zones réglementées pour introduire des marchandises en contrebande.

Problème 15 : La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés

HAUTE PRIORITÉ

Le courrier acheminé par avion à partir des aéroports canadiens n'est pas inspecté.

Postes Canada expédie quotidiennement par voie aérienne quelque 2,5 millions d'envois (ce qui représente environ 15 p. 100 de ses 37 millions d'envois au total), la majeure partie par l'entremise de transporteurs aériens commerciaux. Ses employés sont à l'affût des colis suspects, mais ils n'en font pas le contrôle[208].

Les transporteurs aériens, Transports Canada et l'ACSTA ne procèdent pas eux non plus à une vérification du courrier. À noter que le contrôle du courrier international qui arrive au Canada relève de l'Agence des services frontaliers du Canada.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé qu'on examine le courrier et les colis acheminés dans les aéroports afin de s'assurer qu'ils font l'objet d'une inspection de sécurité suffisante. (Rapport : ***L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense****, février 2002, n° 14)* Un personnel spécialisé et dûment formé à cette fin devrait immédiatement procéder à des contrôles de sécurité aléatoires et ciblés de tous les bagages enregistrés, des colis, des sacs de courrier et du fret. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° III.1)

---

[208] Bob Stiff, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la* défense, Fascicule 20, 37e législature, 1re session, 15 août 2002, http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/20ev-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=1&comm_id=76 (consulté le 17 novembre 2004). En septembre 2004, un représentant de Postes Canada a raconté à *Global News National* que la société d'État ne contrôle pas les colis et s'en remet aux employés d'aéroport pour lui signaler tout colis présentant un aspect insolite. Graham Richardson, Global News National, « Security at Canada's airports », transcription d'une émission diffusée le 24 septembre 2004.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Bagages enregistrés

L'ACSTA s'est donné pour objectif d'être en mesure de vérifier tous les bagages enregistrés d'ici la fin décembre 2005[209]. Selon son directeur des Opérations, cet organisme procède à une vérification de tous les bagages une fois tous les trois jours. Elle est en bonne voie d'atteindre son objectif[210].

Courrier et fret aériens

Transports Canada n'a pas encore fait la preuve au Comité que le fret et le courrier sont vérifiés.

En mai 2003, William Elliott, qui était à l'époque sous-ministre adjoint responsable du Groupe de la sûreté et de la sécurité à Transports Canada, a affirmé dans son témoignage que « d'une façon générale, le fret n'est pas contrôlé, sauf lorsqu'il existe une raison de le faire[211] ».

En novembre de la même année, le président du conseil d'administration de l'ACSTA a déclaré que son organisme s'occupe du contrôle des bagages enregistrés, tandis que les compagnies aériennes ont la responsabilité du fret[212]. Cela semble être également le cas du courrier aérien.

En décembre 2003, invité par le Comité à rendre compte des mesures qui avaient été prises en réponse à sa recommandation, le ministre des Transports de l'époque, David Collenette, a affirmé que son « ministère avait amorcé un examen

---

[209] Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, *Rapport annuel 2002-2003*, p. 31.
[210] Mark Duncan, « Accent sur les opérations de sûreté – Sommaires des exposés », 13 juillet 2004, http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/SecuriteDuSysteme/RCSSAC/avril2004/surete/duncan.htm (consulté le 31 octobre 2004).
[211] William Elliott, transcription d'audience, 5 mai 2003, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, Fascicule 16, 37e législature, 2e session, http://www.parl.gc.ca/37/2/parlbus/commbus/senate/com-f/defe-f/16evb-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=2&comm_id=76 (consulté le 5 novembre 2004).
[212] Brian Flemming, « Remarques devant AVSEC World - L'approche unique du Canada sur le plan de la sûreté aérienne : Intégrer les gens et la technologie », 19 novembre 2003, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/media/speech_discours/2003-11-19.htm (consulté le 3 novembre 2004).

approfondi de la sécurité du fret aérien et de la poste aérienne et envisageait des améliorations[213] ». Un an plus tard, cet examen n'est toujours pas terminé.

De fait, dans son *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005,* Transports Canada souligne qu'il a « entrepris un examen stratégique de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne [...] [afin d']évaluer[a] les vulnérabilités, les menaces et les risques, les meilleures pratiques de l'industrie, la formation et l'harmonisation de la stratégie du Canada par rapport à celles de ses partenaires commerciaux[214] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Arrêter d'examiner la sécurité du fret aérien et passer à l'action**

  Presque deux ans après la recommandation du Comité, le gouvernement examine toujours la question de la sécurité de la poste aérienne et du fret aérien. Au moment de l'annonce de la politique canadienne de sécurité nationale en avril 2004, l'examen en question durait déjà depuis six mois. À quel moment un « examen approfondi » devient-t-il synonyme d'« inaction »?

[213] Collenette, Lettre au sénateur Colin Kenny, 11 décembre 2003.
[214] Transports Canada, *Rapport sur les plans et les priorités 2004-2005*, Ottawa, 2004, p. 42, http://www.tc.gc.ca/Finance/rpp/04-05/fr/RPP_2004_05_Fr.pdf (consulté le 4 novembre 2004).

Problème 16 : Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)

L'ACSTA n'a pas développé la capacité ni les liens qu'il faut avec les autres intervenants des milieux de la sécurité et du renseignement pour être en mesure de protéger les voyageurs dans les aéroports canadiens et à bord des avions des lignes aériennes canadiennes.

D'après le Comité, l'ACSTA doit être en mesure de traiter les renseignements fiables produits au sujet d'attentats terroristes antérieurs et de menaces futures. Elle doit ensuite prévoir une procédure pour informer ses agents de première ligne des mises en garde et des leçons retenues.

L'ACSTA doit se doter d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir former ses agents affectés au contrôle préembarquement et au contrôle des non-passagers. Pour qu'elle puisse contrer l'action des terroristes et des criminels, il faut que la formation qu'elle dispense repose sur des renseignements fiables et à jour, ou du moins en tienne compte.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'ACSTA se dote d'une capacité en matière de renseignement pour pouvoir s'acquitter efficacement de ses responsabilités.
(Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens,*** janvier 2003, n° VIII.3)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Transports Canada et l'ACSTA n'ont pas démontré au Comité que cette dernière avait la capacité de traitement et les liens bien développés dont elle a besoin en matière de renseignement.

Dans son Rapport annuel 2004, l'ACSTA accepte implicitement les critiques formulées par la vérificatrice générale à l'endroit des milieux de la sécurité et du renseignement en mars de la même année, au sujet du peu d'empressement démontré par les organismes et les ministères à mettre leur information en

commun. L'ACSTA mentionne qu'elle cherche activement à assurer un meilleur partage de l'information et de l'expérience aux niveaux national et international[215].

En expliquant son approche multi-niveaux à l'égard du « réseau de sûreté », l'ACSTA décrit le renseignement comme un élément clé en matière de sécurité. Elle mentionne aussi que dans ce réseau, elle entretient ses relations les plus importantes avec son organisme de réglementation, Transports Canada[216]. Elle n'a fait aucune mention de ses relations avec le Service canadien du renseignement de sécurité, la Gendarmerie royale du Canada ou le nouveau Centre d'évaluation intégrée des menaces.

Transports Canada constitue assurément un élément central de la sécurité en communiquant à l'ACSTA les renseignements dont elle a besoin et en l'autorisant à s'en servir comme elle l'entend.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas mis en oeuvre la recommandation du Comité.

- **On devrait donner instruction à l'ACSTA de se doter de la capacité voulue pour traiter et exploiter les renseignements dont elle a besoin dans son travail, et lui fournir les fonds nécessaires à cette fin.**

[215] Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, *Rapport annuel 2004*, Ottawa, 2004, p. 33.
[216] Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, *Rapport annuel 2004*, Ottawa, 2004, p. 33.

Problème 17 : Services policiers aéroportuaires inadéquats

Depuis que les administrations aéroportuaires ont pris la responsabilité des aéroports, bon nombre d'entre elles ont réduit considérablement la taille de leur effectif policier. À l'aéroport international Pearson de Toronto, par exemple, le nombre de policiers est passé de 290 en 1995 à 162 en janvier 2003[217].

Pendant ce temps-là, le crime organisé s'est implanté solidement à cet endroit. L'inspecteur Sam Landry, officier responsable du détachement de la GRC à Pearson, a révélé au Comité que l'activité criminelle à l'aéroport de Toronto est le fait d'« organisations criminelles comme le crime organisé au sens classique du terme, le crime organisé d'Europe de l'Est, le crime organisé d'origine asiatique et les motards hors-la-loi[218].

Non seulement le nombre de policiers dans les aéroports est-il insuffisant, mais les services policiers sont trop fragmentés. À l'heure actuelle, la sécurité physique des aéroports relève des autorités aéroportuaires; les corps policiers locaux veillent à l'application du *Code criminel* et des lois provinciales et, mis à part les rares cas où ce sont les autorités policières locales qui s'en chargent, c'est à la GRC qu'il incombe de faire appliquer les lois fédérales dans l'ensemble des aéroports.

La Gendarmerie royale du Canada n'assume pas la responsabilité générale de la sécurité dans les aéroports. Elle le devrait, car en ce moment, cette responsabilité n'incombe à personne.

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la responsabilité de tous les services policiers ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée des administrations aéroportuaires pour être confiée exclusivement à la GRC, qui pourra à son tour en confier certaines parties en sous-traitance à l'ACSTA[219].

---

[217] Sam Landry, transcription d'audience, 24 juin 2002, *Délibérations du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense*, Fascicule 18, 37e législature, 1re session, http://www.parl.gc.ca/37/1/parlbus/commbus/senate/Com-f/defe-f/18evd-f.htm?Language=F&Parl=37&Ses=1&comm_id=76 (consulté le 18 novembre 2004).

[218] Sam Landry, transcription d'audience, 24 juin 2002.

[219] Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation VII.1 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. Le libellé de la recommandation VII.1 originale est le suivant : « La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages

Le Comité a aussi recommandé d'investir la GRC de l'autorité voulue pour qu'elle puisse confier en sous-traitance à l'ACSTA la supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste[220]. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n^{os} VII.1 et VIII.4)

Le Comité a recommandé enfin que les corps policiers locaux et les gardiens de sécurité engagés à contrat par les administrations aéroportuaires soient chargés de toutes les infractions pénales qui n'ont pas forcément de lien avec la sécurité du transport aérien. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° VII.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Depuis la publication des recommandations du Comité, le gouvernement n'a pas restructuré de manière significative les rapports hiérarchiques entres les administrations aéroportuaires, l'ACSTA et la GRC.

La situation en ce qui a trait à la sécurité demeure complexe.

L'ACSTA, l'organisme d'application de la majorité des programmes de sûreté de l'aviation, ne rend pas compte à la GRC. Elle effectue le contrôle préembarquement des passagers et des bagages (à l'exception du fret aérien et du courrier aérien), gère les programmes de surveillance et de restrictions d'accès aux zones réglementées, finance le programme des agents de protection à bord des aéronefs et verse des fonds aux administrations aéroportuaires pour les aider à éponger le coût des marchés passés avec la police locale. Transports Canada s'occupe de fixer les régles régissant l'administration de ces programmes.

La sécurité physique dans les aéroports canadiens demeure la responsabilité des autorités aéroportuaires. Les corps policiers locaux doivent veiller à l'application

---

aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC, qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA ».

[220] Après l'impression, le Comité s'est rendu compte que la version originale de la recommandation VII.4 était erronée et ne correspondait pas à son point de vue. Le libellé de la recommandation VII.4 originale est le suivant : « L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste ».

du *Code criminel* et des lois provinciales dans chaque aéroport[221]. Dans la plupart des cas, les administrations aéroportuaires locales concluent des marchés avec les services de police de l'endroit pour renforcer la présence policière à l'aéroport. Certaines bénéficient parfois à cette fin de subventions de l'ACSTA.

La GRC est responsable de l'application des lois fédérales dans tous les aéroports, ce qui comprend la conduite d'enquêtes nationales sur la sécurité et d'opérations pour contrer la contrebande organisée[222].

L'ACSTA et Transports Canada se partagent toujours la responsabilité de la sécurité du transport aérien, dont celle du Programme de contrôle des non-passagers, de la Carte d'accès aux zones réglementées et du Programme d'autorisation d'accès aux zones réglementées d'aéroports[223].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Mettre la Gendarmerie royale du Canada dans le coup**

  La Gendarmerie royale du Canada devrait être responsable de la sécurité dans les aéroports et avoir le pouvoir de décider des mesures de sécurité à prendre et de déléguer à des organismes tels que l'ACSTA la responsabilité de mettre en place ces mesures. La police des aéroports, comme celle des ports, doit posséder des connaissances et des compétences spéciales qui ne s'acquièrent qu'avec le temps. La GRC, qui jouit d'une longue tradition et d'une grande expérience dans ce domaine, a la capacité d'offrir ce genre d'aptitudes spéciales.

  Les administrations aéroportuaires n'ont démontré aucune compétence particulière ni volonté de coopérer entre elles dans ce domaine, si bien que, chacune essayant de réinventer la roue, on se retrouve maintenant avec un

[221] La Gendarmerie royale du Canada a un contrat avec les administrations aéroportuaires de Halifax, celles d'Edmonton et celles de l'aéroport international de Vancouver concernant l'application du *Code criminel*, et elle les aide à assurer la sécurité physique des aéroports.

[222] Gendarmerie royale du Canada, « Rôles et responsabilités de la GRC dans les aéroports », 6 avril 2004, pièce jointe à G. J. Loeppky, « Lettre au sénateur Colin Kenny », 14 avril 2004. La GRC demeure présente à Vancouver, Calgary et Montréal, aux fins du Programme d'exécution des lois fédérales dans les aéroports (programme de lutte contre la contrebande) et conserve une Section d'enquêtes relatives à la sécurité nationale dans huit aéroports internationaux (qu'elle a omis de nommer).

[223] Marc Grégoire, lettre au greffier du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, 15 mars 2004, pièce jointe, 4-6.

mélange confus de systèmes. La GRC connaît toutes les ficelles du métier et sait comment les tirer.

- **Lever les doutes**

  Pendant les enquêtes menées par le Comité, on a laissé planer des doutes à quelques reprises sur la nature des rapports entre certaines administrations aéroportuaires et le monde extérieur. Bien que le Comité n'ait aucune preuve de délit ou de mauvaise conduite, il pense que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications devrait tâcher de déterminer s'il y aurait lieu de faire une étude sur ces rapports.

Problème 18 : Manque de transparence dans les améliorations à la sécurité

L'ACSTA n'a pas présenté de compte rendu exhaustif de ses dépenses. La mise en œuvre des améliorations à la sécurité aéroportuaire doit être effectuée de manière ouverte et transparente. On doit concilier le besoin de garder certains dossiers secrets et le droit tout aussi légitime du Parlement et des Canadiens de savoir comment leur argent est dépensé. Le gouvernement n'a pas réussi à maintenir cet équilibre et il penche trop vers la confidentialité au détriment de l'ouverture.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que l'ACSTA rende entièrement compte des sommes qu'elle dépense pour l'administration interne et dépose un état annuel des dépenses pour chaque aéroport en ce qui concerne : les contrôles de sécurité des passagers, la vérification du courrier et du fret, le contrôle des non-passagers côté piste et les services de police. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° IX.3*)*

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

L'ACSTA indique qu'au cours de l'année financière se terminant le 31 mars 2005, elle aura consacré 152 540 000 $ à l'administration interne, à la sécurité, au contrôle des non-passagers, au Système amélioré de laissez-passer de zone réglementée et au système de détection d'explosifs. De plus, une somme de 125 245 000 $ servira au paiement en sous-traitance des agents de contrôle préembarquement. Le budget d'exploitation total pour l'année financière était de 277 785 000 $[224].

L'ACSTA ne présente pas de ventilation publique des dépenses par aéroport.

[224] Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, *Sommaire du plan d'entreprise 2003-2004 à 2007-2008 et budget d'investissement 2003-04 et budget de fonctionnement 2003-04*, 3 février 2004, http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/rep_rap/pdf/2003.pdf (consulté le 6 novembre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Accroître la transparence en ventilant les dépenses par aéroport**

  Pour savoir ce que font les ministères, par opposition à ce qu'ils disent faire, le mieux est de regarder où l'argent est dépensé. Un examen des dépenses permettra aussi aux Canadiens de constater les efforts que déploie le gouvernement dans tel aéroport par rapport à tel autre. Sans une ventilation des dépenses plus détaillée, il est impossible de savoir si l'argent a été utilisé de façon correcte ou efficace.

- **Différer la communication de tous les détails**

  Pour apaiser les inquiétudes au sujet de la confidentialité des données contenues dans les comptes rendus des dépenses (par exemple, celles ayant trait aux essais mentionnés au Chapitre 7, problème 20), il suffirait de différer – disons d'un an – la présentation de ces comptes rendus, ce qui donnerait le temps au gouvernement d'apporter des correctifs, s'il y a lieu. Ainsi, les rapports pour l'année financière 2003-2004 pourraient être rendus publics en 2005-2006.

Problème 19 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Les Canadiens ne savent pas si le montant du droit fixé pour la sécurité des passagers du transport aérien est adéquat, ni si les recettes générées ont été bien dépensées ou si elles ont été consacrées entièrement à la sécurité aéroportuaire.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement du Canada indique ce que représente globalement le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien fixé à 12 $, aussi appelé taxe de départ, et combien il reçoit de chaque aéroport à ce titre.

Le Comité a également recommandé que le gouvernement précise quelle partie des droits de 12 $ pour la sécurité des passagers du transport aérien est dépensée par l'Administration canadienne de la sûreté du transport, quel montant est dépensé par les autres ministères et organismes et combien d'argent est dépensé dans chaque aéroport et dans quel but. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° IX.1 et IX.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement fournit des données d'ensemble sur les revenus mensuels et annuels découlant de la taxe de départ (430 millions de dollars en 2002-2003)[225]. Il ne présente pas de ventilation détaillée des sommes recueillies dans chaque aéroport.

Le gouvernement a réduit le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien dans ses budgets de 2003 et de 2004. En 2003, le droit pour les voyages au pays a été réduit à 7 $ à l'aller, tandis que le droit pour les voyages transfrontaliers (qui passent par le Canada seulement) et pour les voyages internationaux demeurait le même. En 2004, le droit a été réduit à 6 $ par segment de vol, jusqu'à un maximum de 12 $ par billet, à 10 $ pour les voyages transfrontaliers et à 20 $ pour les

[225] Ces données sont disponibles dans la publication du ministère des Finances intitulée *La revue financière*, dans le site http://www.fin.gc.ca/purl/fiscmon-f.html (consulté le 6 novembre 2004). Les données comprennent un résumé mensuel, des calculs depuis le début de l'année et, dans chaque cas, une comparaison avec la même période au cours de l'année précédente.

voyages internationaux. Des annexes au budget décrivent les modèles de revenus et de dépenses qui expliquent la réduction.

À la fin de 2002, le ministère des Finances a examiné le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien afin de « s'assurer que les revenus demeurent conformes aux coûts de la sécurité accrue »[226]. Ont fait partie de cet examen, une consultation publique et des études indépendantes sur l'élasticité de la demande des voyages par avion et l'effet du droit sur les transporteurs régionaux et à bas prix.

Dans le Budget de 2004, le gouvernement a indiqué qu'il n'examinerait plus le droit à tous les ans, mais plutôt sur une période de cinq ans. Le prochain examen n'aura pas lieu avant 2010.

Dans ce même budget, le gouvernement a également demandé au Bureau du vérificateur général du Canada d'examiner le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Ce dernier a entrepris une « vérification comptable » du droit, qui a été déposé juste avant cette rapport.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Ventiler les revenus et les dépenses par aéroport**

  Le public canadien a besoin de savoir. Dans les deux derniers budgets fédéraux, on trouvait une comptabilité générale du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, mais les rapports ne permettaient pas au public d'établir facilement un lien entre la somme des droits perçus et la sécurité qu'elle sert à financer, pour chaque aéroport.

- **Poursuivre les examens annuels du droit pour la sécurité**

  Le Comité estime que le gouvernement doit évaluer chaque année le droit pour la sécurité des passagers. Depuis l'instauration de ce droit dans le Budget de 2001, le gouvernement a jugé nécessaire d'en modifier le montant à deux reprises.

[226] Ministère des Finances, « Document d'information sur le droit pour la sécurité des passagers aériens » (14 janvier 2004), http://www.fin.gc.ca/news02/data/02-091_1f.html (consulté le 4 novembre 2004).

Le gouvernement devrait continuer de rendre compte annuellement de la justesse du droit exigé jusqu'à ce qu'il ait réussi à démontrer, sur une période de plusieurs années, que le montant du droit en question est approprié.

Problème 20 : Confidentialité excessive

HAUTE PRIORITÉ

Une confidentialité excessive permet de camoufler un manque d'efficacité ou une mauvaise administration et entraîne généralement des manquements à la sécurité.

En entendant les témoignages livrés par des représentants de Transports Canada, le Comité était consterné de voir ceux-ci invoquer le besoin de confidentialité pour éviter de répondre à des questions visant à déterminer si le gouvernement prenait les mesures nécessaires pour protéger les voyageurs. Le Comité a fini par se tourner du côté des employés d'aéroports, qui, comme des milliers de leurs collègues, savent que la sécurité offerte par le gouvernement n'est qu'illusoire en grande partie.

Une sécurité reposant sur le secret ne peut qu'être défaillante puisqu'elle est à tout jamais compromise dès lors que le secret est éventé. Comme le souligne Bruce Schneier dans son livre *Beyond Security*, aussi solide que soit la serrure, si les voleurs savent qu'il y a une clé sous le paillasson, on peut dire adieu à la sécurité.

Dans les aéroports canadiens, absolument tout le monde sait où se trouvent les clés, et quelles serrures sont vulnérables. Le crime organisé a depuis longtemps ouvert de larges brèches dans le système de sécurité des aéroports, que le gouvernement affirme être en train de refermer. Mais nous avons appris que ce n'est pas le cas. À partir du moment où on a mis de côté l'élément du secret, la sécurité a commencé à s'améliorer, quoiqu'il reste encore beaucoup de progrès à faire.

La confidentialité n'est pas un remède aux problèmes de sécurité. Elle ne fait que retarder leur résolution.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le gouvernement fédéral devrait élaborer et mettre en oeuvre des mesures de sécurité concernant les voyages par avion, mesures qui, pour la population canadienne, seraient assorties de transparence et d'une pleine reddition de comptes sur le plan financier. Les administrations aéroportuaires et les compagnies aériennes doivent reconnaître que la sécurité du transport aérien concerne la

population et elles doivent expliquer honnêtement le genre de mesures prises pour protéger le public voyageur contre toute activité terroriste ou criminelle, tant au sol que dans les airs. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n[os] X.1 et X.2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Les examens du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien effectués par le gouvernement en 2002, 2003 et 2004 ont contribué à justifier les fonds consacrés à la sécurité par le Canada. Le fait que le gouvernement, dans son budget de 2004, ait demandé au Bureau du vérificateur général d'examiner le droit en question et les dépenses relatives au système de sécurité du transport aérien constitue également un pas dans la bonne direction[227].

Cependant, Transports Canada n'a pas démontré au Comité qu'il avait renoncé à sa culture du secret. Certains renseignements de base ne sont toujours pas communiqués, notamment en ce qui concerne :

- les taux de réussite et d'échec des appareils de contrôle;
- les résultats des tests internes visant à déjouer la sécurité;
- les aéroports particulièrement problématiques.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

> « Méfiez-vous de ceux qui vous disent qu'il ne faut pas révéler les détails d'un système de sécurité, au nom de la confidentialité. Ayant moi-même évalué des centaines de systèmes de sécurité au cours de ma carrière, je sais que si quelqu'un refuse de dévoiler les détails d'un système de sécurité, c'est généralement parce que cela le plongerait dans l'embarras. La confidentialité fait le jeu de ceux qui nous disent « faites-nous confiance, nous allons décider pour vous », à qui l'on doit nos systèmes de sécurité défaillants. L'ouverture a un pouvoir de démystification, la confidentialité, un pouvoir de dissimulation.
>
> Bruce Schneier
> *Beyond Fear : Thinking Sensibly about Security in an Uncertain World*, p. 278

[227] Le gouvernement a demandé une vérification dans le Budget de 2004.

- **Des actes et non des mots : on s'accommode mal des « fiez-vous à nous »**

  Le gouvernement doit publier davantage de données sur l'efficacité de ses mesures de sécurité de l'aviation, afin que les Canadiens puissent faire confiance au système ou réclamer des améliorations.

  Il devrait commencer par décrire ses initiatives de mise à l'essai des procédures de contrôle préembarquement et indiquer les taux d'échec. La population canadienne a le droit d'être informée sur la façon dont on dépense son argent, mais on lui refuse cette information.

- **Publier les résultats des tests sur les systèmes de sécurité dans les aéroports sans nuire à la sécurité**

  La principale préoccupation exprimée par le gouvernement au sujet de la diffusion de ce genre de données, c'est que les terroristes et les criminels tireraient profit de ces données pour déjouer les systèmes de sûreté de l'aviation.

  Il est possible de faire preuve de transparence sans nuire à la sécurité. Par exemple, les données pourraient être divulguées après une période raisonnable (12 à 18 mois). Le gouvernement pourrait profiter de ce délai pour corriger les problèmes qui surgissent, tout en s'assurant d'informer la population.

Problème 21: Manque de transparence financière

Le Bureau du vérificateur général n'est pas habilité à vérifier individuellement les dépenses en matière de sécurité des administrations aéroportuaires[228].

RECOMMANDATIONS DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement du Canada confère, par voie législative, au Bureau du vérificateur général du Canada le pouvoir de vérifier chaque administration aéroportuaire pour ce qui est de la précision comptable et de l'optimisation des ressources pour toutes les dépenses effectuées, ce qui compléterait une vérification et une supervision continues par Transports Canada des dépenses faites par chaque administration au titre de la sécurité.

Le Bureau du vérificateur général du Canada devrait effectuer des vérifications – notamment en ce qui a trait à l'optimisation des ressources – de l'ensemble des dépenses de sécurité effectuées par le gouvernement fédéral et les administrations aéroportuaires (le ministre des Transports pourrait veiller à ce que cela soit possible dans une nouvelle loi). (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n[os] IX.4 et VIII.5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le Bureau du vérificateur général n'a pas le pouvoir de soumettre les administrations aéroportuaires à des vérifications[229].

Dans son Budget de 2004, le gouvernement a demandé au Bureau du vérificateur général d'examiner les revenus provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien ainsi que les dépenses liées au système de sécurité du transport aérien[230].

---

[228] Le Comité trouve curieux que les Services de l'aéroport de Vancouver, une filiale de l'Administration aéroportuaire de Vancouver, gère actuellement 15 aéroports dans six pays (Cuba, la République dominicaine, la Jamaïque, les îles Turks et Caicos, l'Égypte et le Canada).
[229] Bureau du vérificateur général, courriel à l'attaché de recherche, 10 décembre 2003.
[230] Le gouvernement a demandé cette vérification dans son Budget de 2004.

Le Bureau du vérificateur général prévoit publier au printemps 2005 un rapport sur les questions de sécurité, dont une partie traitera de la sécurité du transport aérien. Il a aussi entrepris une vérification comptable du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, dont il communiquera bientôt les résultats au ministère des Finances.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Adopter une loi qui confère au Bureau du vérificateur général la compétence voulue pour effectuer une vérification des administrations aéroportuaires**

  On aurait dû adopter depuis longtemps un texte de loi conférant au Bureau du vérificateur général le pouvoir nécessaire pour vérifier les administrations aéroportuaires.

CHAPITRE 8
La protection civile

Problème 1 : Gestion déficiente des mesures d'urgence

La capacité des ministères fédéraux de poursuivre leurs activités durant et après une catastrophe ou une situation d'urgence n'est aucunement vérifiée. Les problèmes vécus lors de la panne de courant qui a touché le centre et l'est du Canada en août 2003 en est un excellent exemple : le bureau du premier ministre travaillait à la lueur des chandelles.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile (SPPCC) effectue des évaluations pour s'assurer que tous les ministères et organismes fédéraux sont en mesure de poursuivre leurs activités en temps de crise et que leurs plans d'intervention sont approprié[233]. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 17 A)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans la Politique de sécurité nationale déposée en avril 2004, le gouvernement désigne le nouveau ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile à titre d'organe responsable de la mise à l'essai et de la vérification des responsabilités et activités clés des ministères et organismes fédéraux en matière de sécurité, notamment leurs plans d'urgence[234].

Sécurité publique et Protection civile Canada prévoit commencer à vérifier les plans de continuité des opérations dans pratiquement tous les ministères et organismes pendant le premier trimestre de 2005[235].

---

[233] Cette sous-recommandation, mentionnée ici pour son importance, fait partie d'une plus vaste recommandation dont il est question ci-après.

[234] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte : La politique canadienne de sécurité nationale*, Ottawa, avril 2004, p. 13.

[235] Sécurité publique et Protection civile Canada, courriel à l'attaché de recherche, 9 novembre 2004. Le processus de vérification des ministères et organismes commencera sous réserve de la Politique de sécurité du gouvernement. Rares sont les ministères et organismes qui sont soustraits à l'application de la Politique.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Commencer les vérifications**

  Sécurité publique et Protection civile Canada n'a pas terminé les discussions avec le Secrétariat du Conseil du Trésor concernant le transfert de responsabilités en vue de cette fonction[236]. De plus, il reste encore à savoir si le ministère obtiendra les ressources nécessaires pour accomplir cette tâche[237]. Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile et le Conseil du Trésor doivent conclure le transfert de responsabilité en vue de la vérification des plans de continuité.

  Le ministère doit disposer des ressources dont il a besoin pour entreprendre le projet, soit par le truchement d'un transfert de fonds du Conseil du Trésor assorti au transfert de responsabilité, soit par une nouvelle injection de fonds.

- **Présenter au Parlement des rapports d'étape annuels pour chaque ministère**

  Sécurité publique et Protection civile Canada devrait déposer chaque année au Parlement un rapport sur les lacunes ou la pertinence des préparatifs d'urgence de chaque ministère et organisme afin d'assurer une transparence concernant les mesures d'urgence du gouvernement. Les progrès marqués, ou l'absence de progrès, dans l'élaboration et l'amélioration de plans de continuité des opérations dans les ministères et organismes fédéraux importent aux yeux des Canadiens.

[236] Sécurité publique et Protection civile Canada, courriel à l'attaché de recherche, 9 novembre 2004.
[237] Sécurité publique et Protection civile Canada, courriel à l'attaché de recherche, 9 novembre 2004.

Problème 2 : Mesures d'urgence improvisées

Six micro-organismes posent le plus grand risque pour le Canada : la variole, la fièvre charbonneuse, la peste, le botulisme, la tularémie et la fièvre virale hémorragique. Santé Canada ne dispose pas d'un plan d'intervention d'urgence complet pour faire face à l'un ou l'autre de ces micro-organismes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Santé Canada élabore un plan national pour contrer une flambée possible de fièvre charbonneuse, de peste, de botulisme, de tularémie et de fièvre virale hémorragique et qu'il en fasse rapport au Parlement et à la population d'ici au 31 mars 2005. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 1)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Ni Santé Canada ni l'Agence de santé publique du Canada n'ont prouvé au Comité qu'ils disposaient de plans à jour pour la gestion de flambées de maladies infectieuses, visant toutes les menaces soulignées par le Comité[238].

Le plan général de confinement des maladies infectieuses de Santé Canada, appelé le *Plan canadien d'intervention d'urgence en cas de fièvres hémorragiques virales et autres maladies connexes*, est désuet[239]. Il ne mentionne même pas que des flambées de maladies infectieuses pourraient être provoquées délibérément, dans un geste terroriste.

Les préparatifs en cas d'éclosion de maladies infectieuses ont surtout pris la forme d'achats de médicaments pouvant être utilisés en situation d'urgence. Dans son budget de 2004, le gouvernement fédéral a prévu 40 millions de dollars sur deux ans pour renforcer les mesures d'intervention contre les maladies infectieuses.

---

[238] Santé Canada, « Achat de produits pharmaceutiques pour la réserve nationale de secours », octobre 2001, http://www.hc-sc.gc.ca/francais/media/communiques/2001/2001_110fbk6.htm (consulté le 11 novembre 2004).

[239] Le document « traite expressément des problèmes en évolution liés aux fièvres hémorragiques virales, mais pourrait aussi s'avérer pertinent pour les épidémies internationales d'autres maladies transmissibles dangereuses ». Voir Santé Canada, « Plan canadien d'intervention d'urgence en cas de fièvres hémorragiques virales et autres maladies connexes », *Relevé des maladies transmissibles au Canada*, vol. 23S1, janvier 1997, http://www.phac-aspc.gc.ca/publicat/cedr-rmtc/97vol23/23s1/index_f.html (consulté le 14 novembre 2004).

Santé Canada achète des antibiotiques afin de traiter l'exposition à des agents biologiques, dont la maladie du charbon, la peste et la tularémie[240].

L'Agence canadienne d'inspection des aliments est responsable de l'inspection et de la sécurité des aliments au Canada, et elle cherche à protéger les consommateurs contre certains des micro-organismes énoncés ci-dessus, notamment le botulisme[241].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Présenter, d'ici au 31 mars 2005 ou plus tôt, les plans nationaux d'intervention en cas de flambées de maladies**

  L'achat de médicaments est une bonne idée, mais le gouvernement doit aussi se hâter de publier des plans d'intervention à jour qui tiennent compte des circonstances actuelles.

- **Faire mettre en contact l'Agence de santé publique**

  Le gouvernement doit veiller à ce que l'Agence de santé publique du Canada devienne plus qu'un nom. La nouvelle agence doit être fonctionnelle et communiquer avec les provinces et les premiers intervenants partout au pays afin de connaître leurs besoins.

[240] Santé Canada, « Achat de produits pharmaceutiques pour la réserve nationale de secours », octobre 2001, http://www.hc-sc.gc.ca/francais/media/communiques/2001/2001_110fbk6.htm (consulté le 11 novembre 2004.
[241] Gouvernement du Canada, « Le portail canadien sur la santé : Viser la santé » (2 novembre 2004), http://chp-pcs.gc.ca/CHP/index_f.jsp/pageid/4005/odp/Top/Health/Conditions_and_Diseases/Botulism (consulté le 2 novembre 2004).

Problème 3 : Incapacité de déployer des forces policières en cas d'urgence

Le gouvernement fédéral a conclu avec huit des dix provinces (à l'exception de l'Ontario et du Québec) des ententes permettant à la GRC de déployer son personnel n'importe où au Canada en cas d'urgence.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada négocie des ententes avec les gouvernements de l'Ontario et du Québec pour que les citoyens de toutes les provinces du Canada reçoivent rapidement l'aide de forces policières additionnelles lorsque les autorités provinciales décrètent un état d'urgence. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 2)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Apparemment aucune.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Faire participer toutes les provinces**

  Le Canada doit, sans tarder, se doter d'une stratégie nationale en matière de protection civile. L'absence d'ententes entre la Gendarmerie royale du Canada et les provinces de l'Ontario et du Québec constitue une lacune du système d'intervention en cas d'urgence. Le fédéral doit faire preuve de leadership dans ce dossier.

Problème 4 : Aucun rôle pour la Réserve

La Force régulière et la Réserve des Forces canadiennes ne participent pas à la planification du programme fédéral de protection civile.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que les Forces canadiennes développent leur capacité d'intervenir dans les urgences nationales par les moyens suivants :

a. faire en sorte que la Force régulière soit équipée et formée pour répondre aux urgences graves au Canada et qu'elle participe à la planification d'urgence sur le plan régional;
b. élargir le rôle de la Milice pour en faire une force de défense civile capable d'aider rapidement les autorités locales en cas d'urgence nationale;
c. faire en sorte que la Milice soit équipée et formée pour l'intervention d'urgence;
d. faire participer la Milice à la planification d'urgence de concert avec les municipalités partout au pays.

De plus, le Comité a recommandé que Sécurité publique et Protection civile Canada :

- inclut la Milice dans les ressources fédérales d'intervention d'urgence;
- informe exactement les premiers intervenants de quels effectifs et moyens dispose la Milice.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n^{os} 3, 10, 11)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a annoncé plusieurs initiatives qui pourrait accroître la capacité des Forces canadiennes, de la Force régulière de la Réserve d'intervenir en cas d'urgence, soit :

- étudier des façons, dans le cadre du programme de Restructuration de la Réserve de la Force terrestre, de créer une capacité à double usage pour les réserves – dont la défense CBRN – qui pourrait servir en cas de menace nationale[242];

- augmenter les provisions de contre-mesures médicales nucléaires, biologiques et chimiques et assurer le renouvellement des stocks de ces contre-mesures[243];

- hausser les capacités de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (DART), surtout celles qui pourraient être utiles en régions éloignées et par temps froid[244];

- promettre d'augmenter de 3 000 membres l'effectif de la Réserve[245];

- déployer des officiers de planification communautaire en cas d'urgence provenant de la Réserve dans les unités et les quartiers généraux de formation afin qu'ils travaillent de concert avec les responsables locaux pour faciliter l'inclusion des forces militaires dans la planification d'urgence[246];

- améliorer et renforcer les installations offrant de la formation, des conseils et du soutien technologique aux Forces canadiennes, aux premiers intervenants et à d'autres ministères[247];

- ordonner aux unités de réserve de prévoir la création de groupes de la taille de pelotons (appelés pelotons de sécurité) qui seront déployés au Canada pour offrir une aide humanitaire sur un court préavis[248];

---

[242] Honorable William Graham, lettre au sénateur Colin Kenny, 3 novembre 2004, 9.
[243] Ministère de la Défense nationale, « Sécurité publique », (14 avril 2004), http://www.forces.gc.ca/site/reports/preparing_trans/pubsecurity_f.asp (consulté le 28 octobre 2004). Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 23.
[244] Ministère de la Défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 8 novembre 2004. Une étude se poursuit sur la façon dont la DART peut le mieux appuyer les premiers intervenants. La DART devra augmenter son effectif et faire l'acquisition de nouvel équipement avant d'être prête à être déployée au Canada.
[245] Bill Graham, « Discours prononcé à l'occasion de la conférence se tenant au *Royal Canadian Military Institute* », 22 septembre 2004, http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=1456 (consulté le 29 octobre 2004).
[246] Honorable William Graham, Lettre au sénateur Colin Kenny, 3 novembre 2004, 9.
[247] Ministère de la Défense nationale, « Sécurité publique », 14 avril 2004, http://www.forces.gc.ca/site/reports/preparing_trans/pubsecurity_f.asp (consulté le 28 octobre 2004). Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 23.
[248] Honorable William Graham, Lettre au sénateur Colin Kenny, 3 novembre 2004, 9.

- améliorer le renseignement sur les transmissions et la défense des réseaux informatiques[249].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Fournir un soutien suffisant pour le rôle actuel**

  Le gouvernement doit fournir au ministère de la Défense nationale les ressources nécessaires pour financer les 40 derniers postes d'officiers de la Réserve affectés à la planification d'urgence.

- **Accroître le rôle de la Réserve**

  Le gouvernement doit accroître la capacité de la Réserve d'intervenir au pays en cas d'urgence et lui fournir la formation et les ressources nécessaires pour accomplir cette fonction.

[249] Ministère de la Défense nationale, « Sécurité publique », (14 avril 2004), http://www.forces.gc.ca/site/reports/preparing_trans/pubsecurity_f.asp (consulté le 28 octobre 2004).

Problème 5 : Pas de rôle nationale pour la DART

L'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (DART) agit outre-mer plutôt qu'au pays, laissant le Canada sans capacité militaire d'intervention rapide en cas d'urgence pour faire face aux crises. Même à l'étranger, l'Équipe est clairement sous-employée : elle n'a été déployée que deux fois depuis sa création en 1996.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le mandat de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (DART) soit modifié pour couvrir l'aide en cas de catastrophes au pays et que, pour augmenter son efficacité, tout son personnel soit stationné à un seul endroit. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 4)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le ministère de la Défense nationale a écrit à un des membres du Comité que l'Équipe est en train de rehausser sa capacité d'intervention à l'échelle nationale, notamment dans les régions isolées et par temps froid[250].

Sa capacité accrue d'intervention nationale n'est pas encore au point. L'Équipe doit encore augmenter son effectif et obtenir du matériel spécial pour temps froid[251].

Le gouvernement n'a pas fait la preuve qu'il pouvait déployer la DART rapidement au Canada à partir de ses bases en Ontario.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Fournir le transport aérien pour déployer rapidement la DART**

  Le gouvernement s'est engagé sur la bonne voie, mais le manque de capacité en transport aérien des Forces canadiennes rend problématique l'utilisation de la DART, tant au Canada qu'à l'étranger.

---

[250] L'honorable William Graham, Lettre au sénateur Colin Kenny, 3 novembre 2004, 9.
[251] Ministère de la défense nationale, courriel à l'attaché de recherche, 8 novembre 2004.

Le Canada n'a pas envoyée la DART à Haïti en septembre 2004 après que l'ouragan tropical Jeanne eût dévasté une partie de l'île, alors que les problèmes d'eau potable et de purification de l'eau que connaissait Haïti relèvent exactement du domaine d'expertise de la DART. Le gouvernement avait affirmé à l'époque que le déploiement de la DART était trop coûteux, ce qui semble sous-entendre que l'achat de transport aérien faisait partie du problème.

Il en coûte cher de former et d'équiper l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe, mais la dépense pourrait se justifier si la DART intervenait lors d'urgence au Canada ou à l'étranger et jouait un rôle utile. Si la DART n'est pas déployée en situation d'urgence, à quoi sert-il d'avoir une telle équipe?

Le gouvernement doit faire en sorte que la DART ait facilement accès au transport aérien et réserver des fonds qui serviront à transporter cette équipe quand elle doit se déplacer.

Problème 6 : Mauvaise gestion des dépôts d'urgence

Les premiers intervenants jugent peu utiles les dépôts d'urgence de Santé Canada parce qu'ils ne savent habituellement pas où ils se trouvent ni ce qu'ils contiennent. En outre, on ne les consulte pas pour déterminer si les fournitures stockées dans ces dépôts répondent à leurs besoins ou sont les mêmes que celles dont ils disposent déjà.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Santé Canada revoie en profondeur la façon dont il administre et gère les dépôts d'urgence relevant de lui afin d'aider de manière plus efficace et efficiente les organismes d'intervention de première ligne à protéger les Canadiens partout au pays. Cette révision devrait notamment faire en sorte que les responsables locaux :

a. soient informés de l'emplacement de tout dépôt se trouvant à proximité;

b. soient informés de la façon d'y accéder en cas d'urgence;

c. se voient confier un rôle pour ce qui est d'en déterminer le contenu;

d. soient encouragés à inclure les dépôts dans leur planification et leur formation.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 5)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Dans la Politique de sécurité nationale d'avril 2004, on indique que la Réserve nationale de secours du Canada (soit le nom technique des dépôts) sera réapprovisionnée et que l'inventaire national des médicaments sera mis à jour[252]. Par contre, il n'y est pas question de déterminer d'abord les besoins des premiers intervenants.

[252] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, Ottawa, avril 2004, p. 35.

La nouvelle Agence de santé publique du Canada affirme mettre en œuvre un processus de modernisation à court terme (réapprovisionnement des stocks) tout en travaillant à une vision à plus long terme, confiée à un groupe d'examen stratégique interne. Le groupe examine tous les aspects de la Réserve nationale de secours dans le cadre d'une nouvelle évaluation du risque et de la menace[253].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Mettre en œuvre la recommandation**

  Le gouvernement n'a pas réagi aux parties A, B, C ou D de la recommandation. Il doit informer les responsables locaux au sujet de l'emplacement des dépôts et de la façon d'y accéder, leur confier un rôle pour ce qui est d'en déterminer le contenu, et les encourager à inclure les dépôts dans leur planification et programme de formation.

[253] Agence de santé publique du Canada, courriel envoyé à l'attaché de recherche, 1er novembre 2004.

Problème 7 : Manque de matériel pour les premiers intervenants

Dans le budget de 2001, le gouvernement a accordé six années de crédits pour la formation liée à l'équipement de protection chimique, biologique, radiologique et nucléaire (CBRN), mais seulement deux pour l'achat du matériel nécessaire.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le gouvernement fédéral doit accorder quatre autres années de crédits (5 millions de dollars par année) pour l'achat d'équipement de protection chimique, biologique, radiologique et nucléaire. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 6)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement n'a pas donné d'appui soutenu aux premiers intervenants pour l'achat d'équipement de protection chimique, biologique, radiologique et nucléaire ou la formation connexe. Des sources indépendantes ont dit au Comité ne pas savoir ce qu'il adviendra de cette capacité quand les fonds prévus dans le budget 2001 seront épuisés.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **L'achat d'équipement nécessite des fonds**

Le gouvernement doit faire en sorte que les premiers intervenants disposent de suffisamment d'argent pour acheter de l'équipement de protection CBRN et que les fonds consentis à cette fin soient du même ordre que ceux octroyés pour la formation.

- **Le financement doit se poursuivre après 2007**

La formation des premiers intervenants pour l'utilisation du matériel de protection chimique, biologique, radiologique et nucléaire doit continuer d'être une priorité après 2007. Si le financement de la formation devait cesser, les premiers intervenants perdront rapidement leurs capacités d'intervention durement acquises.

Problème 8 : Absence de mémoire institutionnelle des « leçons retenues »

HAUTE PRIORITÉ

L'intervention d'urgence suppose une capacité d'intervenir rapidement et de façon appropriée dans les situations difficiles. Pour cela, il est extrêmement utile de connaître les « leçons retenues » dans des situations d'urgence survenues par le passé.

Le Comité a recueilli les témoignages de représentants du gouvernement qui estiment incomplètes les archives gouvernementales sur les « leçons retenues »; elles ne contiennent même pas d'information sur les grandes catastrophes, et l'information qui s'y trouve n'est pas diffusée auprès des premiers intervenants.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile doit organiser ses archives sur les « leçons retenues » pour qu'elles soient :

a. à jour et rétrospectives;

b. accessibles et utiles aux premiers intervenants.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 7)

Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile doit :

- agir comme centre de coordination de l'information afin d'aider les autres ordres de gouvernement en leur distribuant au besoin les « leçons retenues » par les provinces/territoires et par les municipalités;

- préparer et publier un rapport public préliminaire dans les soixante (60) jours qui suivent une urgence, suivi d'un rapport public officiel dans l'année qui suit une situation d'urgence nationale afin de communiquer les « leçons retenues » et les diverses interventions.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 17 E et 18 G(i))

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Rien n'indique que le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile fait un effort déterminé pour créer et diffuser un ensemble de « leçons retenues » pouvant aider les premiers intervenants partout au pays à décider comment ils doivent intervenir dans différentes situations d'urgence.

Le gouvernement a reconnu que les ordres de gouvernements ont un rôle à jouer dans l'élaboration et le partage des pratiques exemplaires et des leçons retenues[254].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Donner suite à la recommandation**

Le ministère doit considérer comme prioritaire la création d'archives à jour sur les « leçons retenues » et se hâter ensuite d'en assurer la diffusion auprès des premiers intervenants du pays afin de les aider à se préparer aux diverses situations d'urgence.

[254] Sécurité publique et Protection civile Canada, « Position du gouvernement du Canada relativement à une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles » (novembre 2004), http://www.ocipep.gc.ca/critical/nciap/NSCIP_f.pdf (consulté le 12 novembre 2004).

Problème 9 : Manque de centralisation en protection de la santé

Il y a un manque de concertation dans la préparation et la réaction aux éventuelles situations d'urgence qui menacent la vie d'un grand nombre de Canadiens, Le Comité consultatif national sur le SRAS et la santé publique (Comité Naylor) a fait état de cette lacune et a formulé une série de recommandations après la crise du SRAS.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité souscrit aux recommandations du Comité Naylor et recommande au gouvernement d'y donner suite. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement,*** mars 2004, n° 8)

Dans sa plus importante recommandation, le Comité Naylor propose :

> Que le gouvernement crée une nouvelle agence, appelée Agence nationale de protection et de promotion de la santé (APPS), et qu'elle soit dirigée par le médecin-hygiéniste en chef responsable de la protection et de la promotion de la santé du Canada. L'agence serait créée par une nouvelle mesure législative fédérale, mais elle relèverait du ministère fédéral de la Santé.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le 24 septembre 2004, le premier ministre Paul Martin a procédé à la création de la nouvelle Agence de santé publique du Canada et annoncé la nomination du premier administrateur en chef de la santé publique (ACSP). La création de cette agence et cette nomination constituaient des recommandations clés du Comité Naylor[255].

[255] Cabinet du premier ministre, « Le gouvernement du Canada nomme le premier administrateur en chef de la santé publique à la tête de l'Agence de santé publique du Canada », 24 septembre 2004, http://www.pm.gc.ca/fra/news.asp?id=270 (consulté le 28 octobre 2004).

L'Agence semble être en train d'élaborer des liens internationaux, suivant les recommandations du Comité Naylor[256].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le défi a été relevé. Le dossier progresse bien et il s'agit d'un début prometteur. Le Comité se penchera bientôt sur les fonction de la nouvelle Agence touchant la sécurité nationale et la protection civile.

[256] Santé Canada, « La ministre Carolyn Bennett et l'administrateur en chef de la santé publique du Canada participent au lancement d'une agence européenne de santé publique », communiqué 2004-48, 27 septembre 2004 http://www.hc-sc.gc.ca/francais/media/communiques/2004/2004_48.htm (consulté le 28 octobre 2004).

Problème 10 : Piètre collaboration

Le partage d'information, la collaboration et la coopération entre les différents ordres de gouvernement du Canada laissent à désirer. La crise du SRAS de 2003 a démontré que ce problème est particulièrement aigu chez les agences de santé publique. Les provinces, les territoires et les collectivités ne sont pas suffisamment mis à contribution dans la planification et la gestion stratégiques de l'intervention d'urgence.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Sécurité publique et Protection civile Canada négocie des protocoles d'entente liant les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux où seront décrits en détail leurs responsabilités respectives en matière de préparation aux situations d'urgence et d'intervention en cas de crises. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 9)

Le Comité a recommandé que la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile veille à la mise en œuvre de nouveaux protocoles efficaces de partage des données et d'ententes d'aide mutuelle conclues entre les instances fédérales, provinciales, territoriales et municipales.

De plus, le Comité recommande que Sécurité publique et Protection civile élabore, en collaboration avec les unités municipales d'intervention d'urgence, les gouvernements provinciaux et fédéraux et les ministères fédéraux compétents, un ensemble de « pratiques exemplaires » en vue d'éventuelles catastrophes d'origine naturelle ou humaine[257]. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 18 B, C)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a affirmé, dans sa Politique de sécurité nationale d'avril 2004, que la collaboration fédérale-provinciale-municipale dans les situations d'urgence est importante. La Politique propose la création d'un forum fédéral-provincial-territorial sur les urgences, et le gouvernement fédéral y fait état de son intention

[257] Le reste de cette recommandation est abordé au problème 16.

d'installer dans les mêmes locaux, lorsque c'est faisable, les centres d'opérations d'urgence provinciaux et territoriaux[258].

Le forum de niveau supérieur n'a pas encore été créé, mais le dossier progresse. À leur dernière réunion, en mai 2004, les sous-ministres fédéraux-provinciaux-territoriaux chargés de la gestion des urgences se sont dits tout à fait disposés à tenir à intervalles réguliers des réunions de sous-ministres et de ministres. Ils se sont aussi entendus en principe sur l'ébauche d'un mandat pour les forums des sous-ministres et des ministres.

Les ministres fédéraux-provinciaux-territoriaux chargés de la gestion des urgences ne se sont pas réunis depuis 1993. Une réunion est cependant prévue du 23 au 25 janvier 2005, à Ottawa[259].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Convoquer le forum et traduire les déclarations en ententes**

  La volonté du gouvernement de travailler avec d'autres ordres de gouvernement représente un pas en avant. Le gouvernement doit convoquer le forum bientôt et travailler à façonner les ententes recommandées par le Comité.

  Le gouvernement doit aussi veiller à ce que la nouvelle Agence de santé publique du Canada établisse des liens fonctionnels avec ses homologues provinciaux et territoriaux, et à ce que les municipalités et les premiers intervenants comprennent bien les responsabilités de tous les ordres de gouvernement et de leurs agences lors des interventions d'urgence.

[258] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. ix.
[259] Sécurité publique et Protection civile Canada, courriel à l'attaché de recherche, 9 novembre 2004.

Problème 11 : Communications publiques d'urgence

Les provinces, sauf l'Alberta, et les territoires éprouvent de la difficulté à diffuser l'information relative aux situations d'urgence.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

L e Comité recommande que, pour habiliter les autorités à interrompre des émissions de radio et de télévision en cas d'urgence :

- Sécurité publique et Protection civile Canada prépare des normes pour l'établissement de systèmes d'avertissement de la population en cas d'urgence s'appliquant à toutes les provinces et à tous les territoires;

- le gouverneur en conseil ordonne, par décret, au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) de préparer la réglementation qui s'impose pour obliger tous les diffuseurs publics et privés à collaborer à l'établissement de systèmes provinciaux, territoriaux et national d'avertissement de la population;

- soit créé un site Web national sur les situations d'urgence proposant des liens avec les sites Web des provinces et territoires pour communiquer par Internet de l'information et des instructions en cas d'urgence nationale;

- SPPCC favorise l'implantation d'un système semblable au « Reverse 911® » dans toutes les municipalités, en finançant au moins le tiers du coût, le reste étant assumé par les provinces/territoires et les municipalités[260].

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n[os] 12 et 13)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Rien n'indique que SPPCC a adopté des normes pour l'établissement de systèmes d'avertissement de la population en cas d'urgence pour les provinces et territoires.

---

[260] « Reverse 911® » est un exemple de système d'avertissement collectif qui repose sur la technologie des bases de données et de l'information géographique pour saturer des secteurs précis à raison d'un maximum de 1 000 appels l'heure.

En réponse à la partie B de la première recommandation, le Cabinet n'a pas ordonné au CRTC de présenter une nouvelle règlementation. Cependant, le CRTC souligne que le paragraphe 26(2) de la *Loi sur la radiodiffusion* permet au gouverneur en conseil de lui ordonner, par décret, d'adresser aux titulaires de licences sur l'ensemble du territoire canadien un avis leur enjoignant de radiodiffuser toute émission qu'il juge avoir un caractère d'urgence et une grande importante. En outre, au paragraphe 14(2) du *Règlement de 1986 sur la radio*, le CRTC a établi des dispositions permettant la retransmission simultanée sur les stations AM et FM de messages urgents. Qui plus est, en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence*, le ministre de l'Industrie du Canada est habilité à prendre le contrôle des installations de radiodiffusion pour avertir le public advenant que le gouverneur en conseil décrète un état d'urgence[261].

Les Canadiens ont accès, au portail du gouvernement vers le site Web sur la sécurité du Canada, à des alertes et à des avis sur divers incidents critiques[262]. Le portail fournit aussi accès à de l'information sur les urgences de portée régionale et une liste exhaustive de liens vers les sites Web des provinces et territoires. Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile SPPCC ne semble pas avoir favorisé l'implantation d'un système semblable au « Reverse 911® » dans toutes les municipalités.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

Le Comité reconnaît l'existence de la majeure partie du pouvoir nécessaire pour la création d'un système de communication publique en cas d'urgence. Toutefois, ce système reste à être créé, ce qui présente trois difficultés.

- **Transférer à la ministre de la Sécurité publique le pouvoir de diffuser à la radio et à la télévision les messages pour avertir le public**

  La ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile ne devrait pas être tenu de demander la permission du ministre de l'Industrie avant de diffuser à la télévision et à la radio des messages pour avertir le public. Cette fonction doit lui incomber, puisqu'une situation d'urgence pourrait survenir où le temps ne permet pas de mener des discussions interministérielles.

---

[261] Charles M. Dalfen, Lettre au sénateur Colin Kenny, 7 octobre 2004, 1.

[262] Le lecteur trouvera des avis et des mises en garde au portail sur la sécurité du Canada sur le site suivant : http://www.securitecanada.ca/advisories_f.asp. Des liens sont offerts vers divers ministères.

- **Élaborer des politiques et des marches à suivre en vue de la délégation de ce pouvoir à d'autres ordres de gouvernement**

  La vice-première ministre doit pouvoir confier aux instances provinciales, régionales et municipales la responsabilité de réquisitionner les ondes afin de pouvoir avertir le public.

- **Aborder les défis techniques**

Problème 12 : Piètre équipement de communication

Il arrive souvent, en cas d'urgence, que les premiers intervenants ne puissent pas compter sur de l'équipement de communication fiable. Il importe donc que les trois ordres de gouvernement leur fournissent le matériel nécessaire.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Sécurité publique et Protection civile Canada devrait entamer des négociations visant à fournir des appareils de communication portatifs à tous les premiers intervenants au pays. Le gouvernement fédéral devrait financer au moins le tiers du coût, le reste étant assumé par les provinces/territoires et les municipalités. Chaque ordre de gouvernement devrait se donner les moyens de communiquer avec les premiers intervenants sur son territoire et les autres paliers de gouvernement. Tous les systèmes devraient être assortis d'une capacité de télécommunications sans fil de secours[263]. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n[os] 14 et 15)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Apparemment aucune.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

De concert avec les autres instances gouvernementales, le fédéral doit veiller à ce que les premiers intervenants disposent d'appareils de communication portatifs pour communiquer entre eux et avec leurs homologues des autres paliers de gouvernement. L'efficacité de toute intervention en cas de catastrophe repose sur une bonne communication.

[263] Dans toute situation de crise où il y a panne de courant, certaines formes de communication sont impossibles.

Problème 13 : Premiers répondants tenus à l'écart

Nombre de premiers répondants – dont les pompiers, les policiers et les travailleurs des services médicaux d'urgence – croient que le gouvernement fédéral ne les consulte pas suffisamment et qu'il ne comprend pas ce dont ils ont besoin sur le plan opérationnel pour mener une intervention efficace.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que Sécurité publique et Protection civile :

- soit davantage à l'écoute des besoins des premiers intervenants dans l'ensemble des collectivités du pays;
- restructure le système national de mesures d'urgence afin que la planification et les structures soient axées sur les préoccupations et les besoins locaux.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement,*** mars 2004, nos 16 et 18 A)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a reconnu, dans la Politique nationale de sécurité en avril 2004, que les premiers intervenants forment le cœur de notre système de gestion des mesures d'urgence[264]. Il a en outre signalé son intention de lancer un processus sur la façon de moderniser ce système, sans toutefois donner plus de détails.

En mai 2004, Anne McLellan, vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, a déclaré que le gouvernement et les municipalités « devaient travailler beaucoup plus étroitement ensemble et faire en sorte que l'information circule plus librement entre les municipalités et les gouvernements pour déterminer dans quelle mesure nous sommes prêts à faire face aux situations d'urgence[265] ».

---

[264] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 22.

[265] Anne McLellan, « Notes pour une allocution à la 67e conférence annuelle et exposition municipale de la Fédération canadienne des municipalités », Edmonton (Alberta), 28 mai 2004, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/speeches/20040528_f.asp (consulté le 28 octobre 2004).

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Traduire les paroles en programmes**

  Le contenu de la Politique de sécurité nationale et les déclarations de la vice-première ministre montrent que le gouvernement est conscient du problème, mais celui-ci doit démontrer concrètement qu'il est à l'écoute des premiers intervenants du pays et qu'il tient compte de leurs préoccupations.

Problème 14 : Base de données centrale déficiente sur les infrastructures essentielles

Le gouvernement fédéral n'a pas de centre de coordination de l'information sur les collectivités et ministères fédéraux en matière de protection des infrastructures essentielles et de protection civile.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé d'obliger Sécurité publique et Protection civile Canada à :

- compiler et tenir à jour, en collaboration avec toutes les municipalités canadiennes, des listes des faiblesses apparentes, des moyens d'intervention d'urgence et des lacunes que présentent ces derniers;
- tenir des réunions avec ses homologues provinciaux et territoriaux pour discuter des lacunes relevées au point ci-dessus;
- mener des exercices d'urgence nationaux en collaboration avec les autres ordres de gouvernement et préparer des analyses sur les « leçons retenues ».

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 17 B, C, D)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a reconnu la nécessité de créer un cadre plus efficace pour protéger les infrastructures essentielles, et de créer ce cadre en consultant les instances provinciales et territoriales[266].

Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile a déposé récemment un énoncé de position sur une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles (novembre 2004). Le document représente une des premières étapes dans l'élaboration d'une politique sur les infrastructures essentielles qui sera terminée à l'automne 2005[267].

[266] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 26.

Le gouvernement précise dans ce document qu'il déterminera et évaluera sa propre infrastructure essentielle et qu'il travaillera avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour s'assurer qu'ils ont cerné leurs propres infrastructures essentielles[268].

Dans la Politique de sécurité nationale d'avril 2004, le gouvernement indiquait qu'un système national véritablement intégré de gestion des mesures d'urgence requiert un dispositif législatif moderne et complet, appuyé par des consultations avec les provinces, les territoires, les communautés, les premiers intervenants et le secteur privé. À cette fin, la *Loi sur la protection civile* sera examinée et modernisée[269].

La Politique de sécurité nationale a aussi donné comme priorité stratégique la tenue d'« exercices nationaux et internationaux réguliers [...] afin d'évaluer si le système national est capable de faire face à divers scénarios d'urgence[270] ».

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Terminer la politique nationale sur les infrastructures essentielles d'ici l'automne 2005**

  La volonté du gouvernement d'élaborer une politique sur les infrastructures essentielles représente un pas en avant, tout comme la publication de son énoncé de position. Le travail doit toutefois être exécuté rapidement.

---

[267] Sécurité publique et Protection civile Canada, *Énoncé de position du gouvernement du Canada relativement à une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles*, (novembre 2004) p. 6 de l'anglais, http://www.ocipep.gc.ca/critical/nciap/NSCIP_f.pdf (consulté le 12 novembre 2004).

[268] Sécurité publique et Protection civile Canada, *Énoncé de position du gouvernement du Canada relativement à une stratégie nationale pour la protection des infrastructures essentielles*, (novembre 2004) p. 8 de l'anglais, http://www.ocipep.gc.ca/critical/nciap/NSCIP_f.pdf (consulté le 12 novembre 2004). En date de novembre 2004, aucun projet de loi n'avait été déposé modifiant la *Loi sur la protection civile*.

[269] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 27.

[270] Bureau du Conseil privé, *Protéger une société ouverte*, p. 30.

Problème 15 : Absence de leadership en matière de pratiques exemplaires

Le gouvernement fédéral manque grandement à son devoir envers les premiers répondants et n'agit pas de façon à encourager l'adoption de « pratiques exemplaires » au sein de ce groupe.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que la ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile:

- veille à ce que les collectivités canadiennes soient bien informées des programmes de formation et des autres ressources disponibles afin de les aider à se préparer aux situations d'urgence;

- encourage et finance la mise en place d'un système d'examen par les pairs parmi les gestionnaires des situations d'urgence et les premiers intervenants pour s'assurer qu'ils appliquent les meilleures pratiques et favoriser leur interopérabilité;

- veille à ce que tous les accords prévoyant le versement de fonds aux gouvernements provinciaux et territoriaux fassent état du pourcentage des fonds destinés aux premiers intervenants municipaux;

- prépare et publie un rapport annuel de ses activités au Parlement, qui met l'accent sur les mesures prises par Sécurité publique et Protection civile Canada pour améliorer la capacité d'intervention du Canada dans les situations d'urgence et fait état des écarts perçus entre les ressources et les capacités des premiers intervenants.

(Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 18 A, D, E, F et G(ii). Les parties B, C et G(i) de la recommandation 18 sont abordées ailleurs dans le chapitre 8.)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le site web de l'Agence de santé publique du Canada présente un « Catalogue des formations en mesures et interventions d'urgence » qui dresse la liste des programmes fédéraux, provinciaux et territoriaux de formation dans le domaine et qui indique aussi la langue dans laquelle la formation est donnée[271].

Le gouvernement a reconnu la nécessité de multiplier les occasions de formation des premiers intervenants. La vice-première ministre et ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Anne McLellan, a signalé que son ministère est en train d'élaborer un programme national de formation qui sera offert à la grandeur du pays[272].

Les ententes conclues avec les provinces en vue des mesures d'urgence des municipalités ne semblent pas préciser combien d'argent sera réservé aux premiers intervenants.

Le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile n'a pas déposé au Parlement une liste détaillée des lacunes perçues quant aux capacités en protection civile au Canada.

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Assurer une aide financière aux premiers intervenants**

  Quand il négocie avec les provinces, le gouvernement doit indiquer précisément les fonds fournis pour les premiers intervenants, afin de garantir qu'ils touchent cet argent.

---

[271] Agence de santé publique du Canada, « Catalogue des formations en mesures et interventions d'urgence », automne 2003, http://www.phac-aspc.gc.ca/eprtc-cfmiu/index_f.html (11 novembre 2004).

[272] Anne McLellan, « Allocution dans le cadre du Programme conjoint de protection civile à la recherche et au sauvetage en milieu urbain (RSMU) pour souligner le financement accordé », 2 septembre 2004, http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/speeches/20040902_f.asp (2 novembre 2004).

Problème 16 : Les grandes villes devraient aider les régions

Les grandes agglomérations possèdent la majorité des ressources nationales d'intervention d'urgence. Pourtant, rares sont celles dotées d'un système permettant de fournir de l'aide aux régions avoisinantes.

RECOMMANDATION DU COMITÉ

Le Comité a recommandé que le gouvernement verse aux grandes agglomérations des fonds proportionnels afin de les indemniser pour l'aide qu'elles fournissent aux villes de la région. (Rapport : ***Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement***, mars 2004, n° 19)

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Le gouvernement a affecté 3 millions de dollars à l'amélioration de la capacité de recherche et sauvetage en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (RSMUEL) dans les grandes villes canadiennes[273].

DÉFI POUR LE GOUVERNEMENT

- **Verser des fonds supplémentaires aux grandes villes à condition qu'elles offrent certaines fonctions spécialisées aux collectivités environnantes**

  Étant donné que les ressources en mesures d'urgence sont limitées, le gouvernement fédéral devrait élaborer et mettre en œuvre un plan visant l'établissement d'ententes avec les grandes villes : celles-ci recevraient des ressources supplémentaires en vue de capacités spécialisées de première intervention coûteuses et, en contrepartie, elles prêteraient ces ressources aux collectivités environnantes.

  Le gouvernement devrait accorder davantage d'incitatifs pour encourager la coopération de la part des grandes villes. Cela devrait se faire par l'octroi d'un financement continu à condition que les grandes villes établissent, appuient et maintiennent des réseaux régionaux de protection civile.

[273] Sécurité publique et Protection civile Canada, « Le gouvernement du Canada annonce l'affectation de 8 millions de dollars au renforcement de la protection civile au pays », à Edmonton, 7 mai 2004, accessible à : http://www.psepc-sppcc.gc.ca/publications/news/20040507_f.asp (consulté la dernière fois le 27 septembre 2004).

ANNEXE 1
Corrections et omissions

Le Comité a formulé plus de cent vingt recommandations au fil de six rapports. Parmi elles, deux étaient inexactes à l'impression, et le Comité a décidé d'en retiré une. Des explications sont données ci-après sur les recommandations retirée et inexactes.

De plus, le Comité a décidé de ne pas traiter deux vastes recommandations formulées dans son deuxième rapport puisqu'elles sont reprises par d'autres recommandations plus précises dans le même rapport. Après ce rapport, le Comité a cessé de formuler à la fois des recommandations générales et d'autres plus précises. Les recommandations en question sont présentées ci-après.

ANCIENNE RECOMMANDATION

Transports Canada devrait conserver la responsabilité de la formulation des politiques et des normes relatives à la sécurité des aéronefs et des aéroports et devrait être chargé de vérifier que ces politiques de sécurité sont mises en œuvre par l'ACSTA, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les services policiers ou les autres sociétés de sécurité, conformément aux normes qu'il aurait établies. (Rapport : ***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° VIII.1)

COMMENTAIRE DU COMITÉ

Ayant réexaminé la recommandation, le Comité estime qu'elle sème la confusion au lieu d'apporter des éclaircissements. En effet, il juge que Transports Canada doit éviter de s'occuper des questions de sécurité. Il lui revient de réglementer le transport aérien, par exemple la navigabilité, mais pas la sécurité. Le Comité est d'avis que la sécurité des aéronefs et les zones réglementées dans les aéroports doivent relever de la Gendarmerie royale du Canada (voir le chapitre 7, problème 18, page 199).

Corrections

Après l'impression de son étude de janvier 2003, *Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens*, le Comité s'est rendu compte que deux recommandations étaient inexactes. Leur libellé ne correspondait pas à celui du reste du rapport. Les recommandations sont reproduites ci-après, dans leur première version et dans leur version corrigée.

N° 1

RECOMMANDATION VII.1 TELLE QU'IMPRIMÉE

La responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens devrait être retirée des autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la GRC qui travaillerait à contrat pour l'ACSTA. (***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° VII.1)

RECOMMANDATION VII.1 CORRIGÉE

Le Comité recommande que la responsabilité de tous les services policiers aéroportuaires ayant directement trait à la sécurité des voyages aériens soit retirée aux autorités aéroportuaires pour être exclusivement confiée à la Gendarmerie royale du Canada, qui pourrait en confier des parties à contrat à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

N° 2

RECOMMANDATION VIII.4 TELLE QU'IMPRIMÉE

L'ACSTA devrait être investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à la GRC le rôle de supervision de tous les services de police dans les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste. (***Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens***, janvier 2003, n° VIII.4)

RECOMMANDATION VIII.4 CORRIGÉE

Le Comité recommande aussi que la Gendarmerie royale du Canada soit investie de l'autorité voulue pour confier à contrat à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien le rôle de supervision de tous les services de police dans

les aéroports relativement à la sécurité des passagers, du fret, des aéronefs et des installations côté piste.

Dans son deuxième rapport, intitulé *La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne*, le Comité a formulé trois grandes recommandations thématiques, suivies de huit recommandations plus précises, reprenant essentiellement les mêmes questions.

Le Comité a décidé de ne pas aborder dans le présent rapport les deux premières recommandations thématiques; il s'est contenté de déterminer les réponses du gouvernement aux recommandations plus détaillées.

Il a cependant examiné la troisième recommandation thématique (chapitre 5, problème 13, page 123) car elle concerne une question qui n'est pas reprise dans les recommandations plus précises. Les recommandations générales sont présentées ci-dessous.

En ce qui concerne la défense des eaux territoriales du Canada, le Comité recommande :

1. l'adoption d'une méthode successive de reddition des comptes et de suivi pour savoir en temps voulu que des navires approchent les eaux canadiennes;

2. la coordination de toutes les ressources canadiennes – c'est-à-dire de la Marine, de la Garde côtière, de l'Armée de l'air, de l'Armée de terre, de Citoyenneté et Immigration Canada, de l'Agence des douanes et du revenu, des forces policières et des organismes chargés du renseignement et de la surveillance par satellite – pour améliorer la défense des côtes canadiennes;

3. une collaboration et une coordination plus larges avec nos homologues américains.

(Rapport : ***La défense de l'Amérique du Nord : une responsabilité canadienne***, septembre 2002, n° 1, 2 et 3)

ANNEXE II
Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 20 octobre 2004:

Que le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur la nécessité d'une politique nationale sur la sécurité pour le Canada. Le Comité sera en particulier autorisé à examiner:

a) la capacité du ministère de la Défense nationale de défendre et de protéger les intérêts, la population et le territoire du Canada et sa capacité de réagir à une urgence nationale ou à une attaque ou de prévenir ces situations, ainsi que la capacité du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile de remplir son mandat;

b) les relations de travail entre les divers organismes participant à la collecte de renseignements, comment ils recueillent, colligent, analysent et diffusent ces renseignements, et comment ces fonctions pourraient être améliorées;

c) les mécanismes d'examen de la performance et des activités des divers organismes participant à la collecte de renseignements;

d) la sécurité de nos frontières.

Que les mémoires reçus et les témoignages entendus dans les première et deuxième sessions de la trente- septième législature soient déférés au Comité;

Que le Comité fasse rapport au Sénat au plus tard le 31 mars 2006 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'au 31 mars 2006.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul Bélisle

ANNEXE III
Ont discuté avec le Comité

Adams, Superintendant Bill
Direction des services fédéraux
GRC
9 juin 2003

Adams, Mr. John
Commissaire
Garde côtière canadienne
5 mai 2003

Adams, Caporal Terrance
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Addy, Major-général (retraité), Clive
Ex-président national
Fédération des instituts militaires et interarmées du Canada
15 octobre 2001

Alarie, Caporal-chef Bernadette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Alexander, Dr Jane
Directrice adjointe, U.S. Defence Advanced Research Projects Agency (DARPA)
4 février 2002

Allan, Major Murray
Commandant adjoint
Royal Regina Rifles
27 janvier 2003

Allard, L'honorable, Wayne
Membre supérieur (républicain - Virginie), Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Allen, M. Jon
Directeur général, Direction générale de l'Amérique du Nord
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 17 mars 2003

Amos, Adjudant-chef Bruce
423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Andrash, Sergent, P. (Duke)
Division des opérations, Équipe du secteur riverain, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Arcand, Adjutant-chef Gilles
5e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Atkins, Surintendant principal, Ian
Agent de la police criminelle, Division H
Gendarmerie royale du Canada
22-24 janvier et 22-23 septembre 2003

Atkinson, Mme, Joan
Sous-ministre adjointe, Développement des politiques et programmes
Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration
28 janvier 2002

Audcent, M. Mark
Légiste et conseiller parlementaire
Sénat du Canada
2 décembre 2002

Avis, Capitaine de frégate Peter
Directeur, Politique, opérations et état de préparation maritimes
Ministère de la défense nationale
7 avril 2003

Axworthy, Dr. Thomas
Président, Centre for Study of Democracy
Université Queen's
29 septembre 2003

Badger, Capitaine Chris J.
Vice-président responsable des opérations
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Baird, Caporal-chef Keith
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Baker, M. Mike
Vice-président, Gestion générale,
Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Baker, Lieutenant-colonel Roy
Officier logistique et génie de l'escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Balnis, M. Richard
Attaché de recherche principal,
Syndicat canadien de la fonction publique « SCFP »
18 novembre 2002

Baltabaev, député, M. Tashpolot
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Barbagallo, Lieutenant Jason
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Barrett, Major Roger R.
Officier opérationnel, 2 RCR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Barrette, M. Jean
Directeur Opérations de sécurité,
Groupe de la sécurité et sûreté,
Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Bartley, M. Alan
Directeur général, Opérations, Bureau
de la protection des infrastructures
essentielles et de la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001

Basrur, Dr Sheela,
Médecin hygiéniste
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Bastien, Major-général Richard
Commandant adjoint du Commandement
aérien, chef d'état-major adjoint de la Force
aérienne, Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Bastien, Commandant Yves
Officier d'administration (formation)
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Baum, Major Nigel
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Bax, Mme Janet
Directeur général, Programmes, Bureau de la
protection des infrastructures essentielles et
de la protection civile
20 octobre 2003

Beattie, Capitaine Davie
Adjudant, Centre de parachutisme du
Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Beattie, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur d'état-major, Groupe de
l'instruction de soutien des Forces
canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Beazley, M. Frank
Chef de police
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Beers, Caporal-chef Robert
École du genie électrique et mécanique des
Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Bégin, M. Robert
Directeur régional, Bureau régional du Québec, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Begley, Inspecteur J.J. (Jim)
Police fédérale
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Belcourt, Adjudant-chef Mario
12e Régiment blindé du Canada
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Bell, M. Peter
Analyste du renseignement,
Unité es enquêtes sur la crime organisé de la Colombie-Britanique
18-22 novembre 2001

Belzile, Lieutenant-général (retraité) Charles
Président
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Bercuson, M. David J.
Directeur, Centre des études militaires et stratégiques
L'Univeristé de Galgary
Avril 19 2004

Bernier, Adjudant Michel Bernier
5e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Berry, Major David
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Berthiaume, M. Tim
Chef adjoint du Service des incendies
Ville de Windsor
10 février 2003

Bildfell, M. Brian
Directeur, Services d'ambulance
27 février 2003

Bilodeau, M. Ronald
Secrétaire associé du Cabinet, sous-ministre auprès du vice-premier ministre et coordonnateur de la sécurité et du renseignement
Bureau du conseil privé
24 février 2003

Bishop, Jr., L'honorable Sanford D.
(démocrate - Géorgie)
Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
5 février 2002

Bissonnette, capitaine J.R.A.
Commandant, 5e Peloton de police militaire
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Black, M. Bob
Directeur, Bureau des préparatifs d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Black, Lieutenant colonel Dean C.
Commandant, 403e Escadron
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Blackmore, M. David
Directeur des Immeubles et des biens, gestionnaire du Centre des opérations d'urgence, Ville de Saint-John's
31 mars 2003

Blair, Adjudant maître Gérald
L'École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Blanchard, Caporal-chef Piette
École du Service dentaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Blanchette, Lieutenant-colonel Michael
Commandant, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bland, M., Douglas
Président, Programme de gestion de la défense, École des études politiques
Université Queen's
29 octobre 2001, 27 mai 2002

Blight, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Boisjoli, Lieutenant-commandant André
Commandant, NCSM Glace Bay
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Bolton, Lieutenant-colonel Bruce D.
Commandant
Black Watch
5-6 novembre 2001

Bon, M. Daniel
Directeur général, Planification des politiques, sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Bonnell, M. R.J. (Ray)
Surintendant, officier responsable, Sous-direction des services de protection, GRC
2 décembre 2002

Boswell, Lieutenant-colonel Brad
Directeur intérimaire de la doctrine de l'Armée, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Bourgeois, M. Terry
Chef, District rural n°3
Communications, Service d'incendie et d'urgence, Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Boutilier, Dr. James A.
Conseiller spécial (Politique), Forces maritimes, Quartier général du Pacifique, Ministre de la défense nationale
9 juin 2003

Bradley, Lieutenant-colonel Bert
Commandant, 402e Escadron
17e Escadre Winnipeg
18-22 novembre 2001

Bradley, John
Technicien à l'imagerie, 17e Escadre,
Historien associé des forces aériennes
18-22 novembre 2001

Bramah, M. Brian
Directeur régional
Transports Canada
18-22 novembre 2001

Brandt, Mr. Brion
Directeur, Politique de la sûreté
Ministère des transports Canada
5 mai 2003

Brochet, M. Pierre
Inspecteur, chef de la Section de la planification opérationnelle,
Ville de Montréal
26 septembre 2003

Brodie, Mme Ingrid
Directrice adjointe, Initiatives de sécurité publique, Nova Scotia Committee on Public Safety
23 septembre 2003

Brooks, Capitaine Melissa
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Brown, Major Chris
424e Escadron
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bryan, M. Robert
Coordonnateur des plans d'urgence (planification), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Buck, Vice-amiral Ron
Chef d'état-major de la Force maritime
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002,
7 avril 2003

Buenacruz, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Bullock, Mme Margaret
Directrice, Sensibilisation à la sécurité, Politiques et Règlements, Sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Burke, Capitaine (M) Greg
Commandant par intérim, Forces maritimes de l'Atlantique,
Ministère de la Défense nationale
22-24 janvier 2002

Burke, M. Sean
Adjoint de recherche, Étude sur la sécurité nationale, Counseil sur les relations étrangères
4 février 2002

Burrell, M. Bruce
Sous-chef, Service régional des incendies de Halifax
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Calder, M. Kenneth
Sous-ministre adjoint, Politiques
Ministère de la Défense nationale
26 novembre 2001, 14 août 2002, 26 avril 2004

Cameron, Capitaine Keith
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Cameron, Colonel Scott
Directeur de la Politique de santé auprès de l'État-major du directeur général, Service de santé (DGSS)
Ministère de la Défense nationale
10 décembre 2001

Campbell, Anthony
Vice-président, Canadian Association for Security and Intelligence Studies
3 juin 2002

Campbell, Lieutenant-général Lloyd
Commandant du Commandement aérien et chef d'état-major de la Force aérienne
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Campbell, Caporal Steve
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Caouette, M. Denis
Sergent, Section de la planification opérationnelle Section, Service de Police de Montréal, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Caron, Caporal Denis
Coordinateur du Programme national de surveillance côtière et du Programme national de surveillance des aéroports, Sous direction du crime organisé, GRC
7 avril 2003

Castillo, Caporal Marvin
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Castonguay, Sergent d'état-major Charles
Commandant d'unité
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Cellucci, Son excellence Paul
Ambassadeur, Ambassade des Etats-Unis d'Amérique au Canada
15 août 2002

Cessford, Lieutenant-colonel Michael
Commandant intérimaire, Groupe des opérations interarmées des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Chapin, M. Paul
Directeur général, Direction générale de la sécurité internationale, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
Fevrier 23 2004

Charette, M. Serge
Président national, Customs Excise Union Douanes Accise (CEUDA)
22-24 janvier 2002

Chartier, Lieutenant-colonel honoraire Victor G., OMM, CD.
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Chartrant, Lieutenant-commandant Yves
Commandant intérimaire, NCSM Huron
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Chow, Capitaine Robert
Commandant du NCSM UNICORN (Saskatoon)
27 janvier 2003

Cirincione, M. Joseph
Directeur principal, Projet de non-prolifération
The Carnegie Foundation
5 février 2002

Clapham, Surintendant, Ward D.
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Clark, Capitaine Robert
Corps de cadets n° 2497, Bibliothécaire en chef, Bibliothèque de droit
Université McGill
5-6 novembre 2001

Clarke, Caporal-chef James
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Clarke, M. Shawn
Directeur régional intérimaire, Île-du-Prince-Édouard, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Coble, L'honorable, Howard
Membre supérieur (républicain - Caroline du Nord), Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Collenette, C.P., député, L'honorable David,
Ministre des Transports
2 décembre 2002

Connolly, M. Mark
Directeur général, Direction des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003, 22 septembre 2003, 23 février 2004

Conyers, Jr., L'honorable, John
Membre supérieur (démocrate - Michigan)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
7 février 2002

Cooper, Premier officier Russ
Intervenant de Toronto, Comité de la sécurité, Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Corcoran, M. James
Ancien directeur adjoint, Opérations
Service canadien du renseignement de sécurité
1 octobre 2001

Cormier, Matelot-chef Michel
École de la Police militaire des Forces armées, BFC Borden
25-27 juin 2002

Cormier, Capitaine Michael P.
Maître de port adjoint
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Côté, M. Bertin
Chef de mission adjoint, Ambassade du Canada (Washington)
4-7 février 2002

Côté, Caporal-chef Claude
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Côté, M. Yvan
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Coulter, M. Keith
Chef, Centre de la sécurité des télécommunications
24 Février 2003

Couture, Lieutenant-général Christian
Sous-ministre adjoint (Ressources humaines - militaires)
Ministère de la Défense nationale
10 décembre 2001

Creamer, M. Dennis
Vice-président, Finances et Administration
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Crouch, Dr Jack Dyer
Secrétaire-adjoint de la Défense, Politique en matière de sécurité internationale (É-U)
6 février 2002

Cushman, Dr Robert
Médecin chef
Ville d'Ottawa
3 février 2003

Croxall, Caporal Kevin
Services administratifs de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

D'Avignon, M. Michel
Directeur général, Sécurité nationale, Secteur de la police et de la sécurité
Ministère du Solliciteur général
19 juillet 2001

D'Cunha, Dr Colin
Commissaire à la santé publique
Médecin hygiéniste en chef, ministère de la Santé et Soins de longue durée de l'Ontario
30 octobre 2003

Daigle, Major général Pierre
Conseiller principal en matière de défense du territoire national auprès du chef d'état-major de la Défense
17 mars 2003, 23 février 2004

Dallaire, Gabriel
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Daniels, Soldat Jason
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Davidson, Contre-amiral Glenn V.
Commandant, Forces maritimes de l'Atlantique
Ministère de la défence nationale
22 septembre 2003

Davies, Mme Krysta M.
Spécialiste en analyse du renseignement
KPMG Investigation and Security Inc.
1 octobre 2001

Davis, Cadet-premier maître 1ère classe Kim
Cadet-premier maître 1ère classe, Formation
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Dawe, M. Dick
Directeur, Programmes de soutien du personnel
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

DeCastro, OC, 2e peloton Rod
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Deemert, M. Rob
Sécurité de la cabine, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

DeCuir, Brigadier-général Mike
Commandant régional adjoint
Région canadienne NORAD
18-22 novembre 2001

Dempsey, M. Lawrence
Secrétaire trésorier national, Guilde de la marine marchande du Canada
22 septembre 2003

De Riggi, M. Angelo
Agent de renseignements
Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Deschamps, Colonel André
Directeur, Opération continentale
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002

Desrosiers, Adjudant-chef Christian
5e Régiment d'artillerie légère du Canada
24 Septembre 2003

Dewar, Capitaine (M) (retraité) John
Membre, Affaires maritimes, Ligue navale du Canada
12 mai 2003, 2 juin 2003

Devlin, M. W.A. (Bill)
Directeur, Développement de l'aéroport en tant que plaque tournante, Aéroport international de Vancouver, Air Canada
18-22 novembre 2001

Dickensom, M. Lawrence T.
Secrétaire adjoint du Cabinet, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 octobre 2001, 24 février 2003

Dietrich, Adjudant-chef Dan
Adjudant-chef
1ère Division aérienne du Canada
18-22 novembre 2001

Dion, Caporal Yves
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 2002

Ditchfield, M. Peter
Sous-chef, Unité des enquêtes sur le crime organisé de la Colombie-Britanique
18-22 novembre 2001

Doge, Mme Trish
Directrice de la Gestion des risques et des urgences, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Dowler, Premier maître 1ère classe George
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Downton, Caporal-chef Doug
426e Escadre d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Doyle, Lieuenant-colonel Bert
Commandant, 402e escadron
17e escadre, Winnipeg
18-22 novembre 2001

Droz, M. Pierre
Surintendant adjoint, Police criminelle
Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Duchesneau, M. Jacques
Président et premier dirigeant, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Dufour, Major Rénald
Commandant, 58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Dufresne, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Duguay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques - sécurité organisationnelle, Air Canada
18-22 novembre 2001

Duncan, M. Mark
Vice-président, Opérations Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
25 novembre 2002

Dunn, Major-général, Michael
Directeur adjoint, Plans et politique stratégique
Le Pentagone, (États-Unis)
6 février 2002

Duquay, M. Yves
Directeur principal, Gestion des risques – sécurité organisationnelle, Air Canada
18-21 novembre 2001

Durocher, Capitaine Pascal
Commandant adjoint
2e Escadron, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Earnshaw, Commandant Paul F.
Centre conjoint d'information et de surveillance océanique Trinity
ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

Edmonds, Capitaine (N) David
Chef d'état-major, Personnel et formation
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Elcock, M. Ward
Directeur
Service canadien du renseignement de sécurité
14 août 2002, 17 février 2003

Elliott, M. William
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre, 2002, 5 mai 2003

Ellis, Capitaine Cameron
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Enger, Inspecteur T.G. (Tonia)
Division des opérations
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

Erkebaev, député, L'honorable Abdygany
Président de l'Assemblé législative
République de Kyrgyz
12 mai 2003

Evans, Mme Daniela
Chef, Opérations maritimes
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Evraire, Lieutenant-général (retraité) Richard J.
Conférence des associations de la défense
19 avril 2004

Fadden, M. Richard
Sous-greffier, conseiller juridique et coordonnateur, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
29 janvier 2002

Fagan, M. John
Directeur, Renseignements et contrebande, Région de l'Atlantique
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Falconer, Capitaine Vic
Coordonnateur de l'éducation sur la drogue, Services de santé -- Formation (Pacifique)
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Falkenrath, M. Richard
Directeur principal
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Fantino, M. Julian
Chef du Service de la police de Toronto
6 mai 2002

Farmer, M. Rick
Gestion, Est de l'Ontario
Citoyenneté et immigration Canada
7-9 mai 2002

Farr, M. Bruce
Chef et directeur général, Services médicaux d'urgence de Toronto
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Ferguson, M. Brian
Sous-ministre adjoint, Services aux anciens combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Fernie, M. Iain, directeur général,
Opérations de sécurité, Air Canada
24 juin 2002

Fields, M. Dave
Chef du Service des incencies
Ville de Windsor
27 février 2003

Fisher, OC, 2^{e} peloton, Greg
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Fisher, Capitaine Kent
J8
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Flack, M. Graham
Directeur d'opérations, Groupe de travail sur les frontières
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003, 23 février 2004

Flagel, M. Brian
Directeur, Services frontaliers des douanes, Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Fleshman, M. Larry
Directeur général, Service à la clientèle (aéroport Pearson), Air Canada
24 juin 2002

Flynn, Commandant Steven
Garde côtière américaine et attaché supérieur de recherche
Études sur la sécurité nationale
4 février 2002

Fonberg, M. Robert
Sous-secrétaire du cabinet, Opérations
Bureau du Conseil privé
17 mars 2003

Forcier, Commodore Jean-Yves
Chef d'état-major J3, sous-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Forgie, M. John
Superviseur de l'exécution de la loi
Citoyenneté et Immigration Canada
18-22 novembre 2001

Fortin, Lieutenant-colonel Mario
Commandant intérimaire
426e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Foster, Lieutenant-colonel Rob
Commandant intérimaire, 8e Escadron de Maintenance (Air), BFC Trenton
25-27 juin 2002

Fox, Mr. John
Représentant régional, Nouvelle-Écosse, Union canadienne des employés des transports
22 septembre 2003

Francis, Adjudant Charles
Escadron Bravo
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Frappier, M. Gerry
Directeur général, Sûreté et préparatifs d'urgence, président du Groupe de travail interministériel sur la sécurité maritime, ministère des Transports
7 avril 2003, 2 juin 2003

Frappier, Lieutenant-colonel Jean
Commandant, 12th Canadian
Armoured Regiment, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Fraser, Contre-amiral Jamie D.
Commandant
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Fraser, Mme Sheila
Vérificatrice générale du Canada
10 décembre 2001

Frederick, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Frerichs, Soldat Travis
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Fries, M. Rudy
Coordonnateur de la gestion des
mesures d'urgence, Communauté de
London-Middlesex, Ville de London
31 mars 2003

Froeschner, Major Chris
Commandant intérimaire
429e Escadron, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gadula, Mr. Charles
Directeur général, Direction générale
de la flotte, Services maritimes
ministère des Pêches et des Océans
7 avril 2003

Gagnon, Major Alain
Commandant, Centre de recrutement des
Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Gagnon, M. Jean-Guy
Directeur adjoint, Direction des
enquêtes, Service de police de Montréal
26 septembre 2003

Gardner, Major Craig
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Garnett, le vice-amiral (retraité) Gary
L., vice-président national pour les
Affaires maritimes, Ligue navale du
Canada
12 mai 2003

Garnon, capitaine de corvette Daniel,
Contrôleur, ministère de la Défense
nationale
25 septembre 2003

Gauthier, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Gauvin, Major Bart
Centre de formation militaire
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Gauvin, Commodore, Jacques J.
Chef d'état-major adjoint par intérim de la Force maritime
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Giasson, M. Daniel
Directeur des opérations, Sécurité et renseignement
Bureau du Conseil privé
8 et 29 janvier 2002

Gibbons, L'honorable Jim
Membre, Comité special de la Chambre sur le renseignement (États-Unis)
6 février 2002

Giffin-Boudreau, Mme Diane
Directrice générale par intérim, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada
22 septembre 2003

Gilbert, Adjudant chef Daniel
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Gilbert, M. Emory
Surintendant d'état-major, Services de soutien opérationnel, Police de Toronto, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Giroux, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Glencross, Capitaine, Révérend Bruce
Aumônier du régiment
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Goatbe, M. Greg
Directeur général, Direction stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada
28 janvier 2002

Goetz, Capitaine J.J.
2e groupe-brigade mécanisé
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Goodall, M. Bob
Surintendant, Bureau de soutien à la circulation et aux services régionaux
Police provinciale de l'Ontario
30 octobre 2003

Goss, L'honorable Porter
Président, Comité spécial de la Chambre sur le renseignement (É-U)
6 février 2002

Gotell, Adjudant-chef Peter
Opérations
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Goupil, Inspecteur Pierre
Commandant, Direction de la protection du territoire, Unité d'urgence, Région Ouest, Sûreté du Québec
5-6 novembre 2001

Graham, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Graham, M. Erin
Responsable de la sécurité, Service régional de santé
23 septembre 2003

Granatstein, Dr Jack
Président, Council for Defence and Security in the 21st Century
27 mai 2002

Grandy, M. Brian
Directeur régional intérimaire, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Gray, C.P., Très honorable Herb
Président et commissaire
Section canadien
International Joint Commission
29 mars 2004

Green, Major Bill
Commandant, Saskatchewan Dragoons (Moose Jaw)
27 janvier 2002

Grégoire, M. Marc
Sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
25 février 2004

Gregory, Matelot-chef
Département des ressources humaines de l'administration de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Grue, M. Tom
Surintendant, Services de police
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Guevremont, Benoît
Escadron Gulf
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Guindon, Capitaine (M) Paul
Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Gutteridge, M. Barry
Commissaire, Travaux et Services d'urgence, Ville de Toronto
30 octobre 2003

Haeck, Lieutenant colonel, Ken F.
Commandant, École d'artillerie IFT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hall, Major Steve
Commandant adjoint, École de l'électronique et des communications des Forces canadiennes, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Hamel, MWO, Claude
Sergent-major régimentaire désigné
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Hammond, Major Lee
Artillerie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hansen, Surintendant Ken
Directeur, Exécution des lois fédérales
Gendarmerie royale du Canada
7 avril et 9 juin 2003

Harlick, M. James
Sous-ministre adjoint, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 et 27 octobre 2003

Harrison, Capitaine (M) Richard
Sous-chef d'état major, responsable des opérations, Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Hart, Caporal
Département des ressources humaines de l'administration de l'Escadre, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Haslett, Lieutenant Adam
Officier de la logistique et directeur de cours, The Black Watch
5-6 novembre 2001

Hatton, Commandant Gary
Commandant, NCSM Montréal
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Haydon, M. Peter T.
Agrégé supérieur de recherches
Center for Foreign Policy Studies
Université Dalhousie
28 avril 2003

Hazelton, Lieutenant colonel Spike C.M.
Commandant, École de l'Armée blindée, BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Hearn, Brigadier-général T.M.
Directeur général, Politiques et planification en ressources humaines (militaires)
Ministère de la Défense nationale
10 décembre 2001

Hebert, Mme Barbara
Directrice régionale, Douanes, Division du Grand Toronto, Agence des douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Heimann, Dr Alan
Médecin hygiéniste
Ville de Windsor
27 février 2003

Heisler, M. Ron
Directeur des opérations, Centre d'Immigration Canada, Halifax
Citoyenneté et de immigration Canada
22 septembre 2003

Hendel, Commodore (retraité) Hans
consultant, Collège des Forces canadiennes
28 avril 2003

Henderson, Major Georgie
Adjoint A3
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Henneberry, Lieutenant-commandant C.J.
Commandant, Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Henry, Dr Bonnie
Médecin hygiéniste adjoint
Ville de Toronto
30 octobre 2003

Henschel, le surintendant Peter
Direction des services fédéraux, Gendarmerie royale du Canada
9 juin 2003

Herbert, M. Ron
Directeur général,Opérations nationales
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Hickey, Capitaine de vaisseau Larry
Chef d'état-major adjoint, Plans et opérations (pour les forces maritimes de l'Atlantique)
Ministère de la Défense nationale
16 juin 2003

Hildebrand, Sergent F.D. (Fred)
Division "H", Service divisionnaire de la police criminelle, GRC
22 septembre 2003

Hildebrandt, Capitaine Gerhard
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Hill, M. Dave
Président, Partenariat des préparatifs d'urgence pour la capitale,
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Hincke, Colonel Joe
Commandant
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Hines, Colonel Glynne
Directeur, Gestion de l'information (Air), chef d'état-major de la Force aérienne
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Horn, Lieutenant-colonel Bernd
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Hornbarger, M. Chris
Directeur
Sécurité nationale (États-Unis)
7 février 2002

Hounsell, Caporal-chef Scott
École du génie électrique et mécanique des Forces canadienens, BFC Borden
25-27 juin 2002

Howe, Caporal Kerry
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Hunt, M. Baxter
Ambassade des États-Unis au Canada
15 août 2002

Hunter, L'honorable Duncan
Membre supérieur, Sous-comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, É-U
6 février 2002

Hupe, Caporal-chef Bryan
426e Escadron d'entraînement
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Idzenga, Major Ray
Commandant, Escadron du golfe
7-9 mai 2002

Inkster, M. Norman
Président, KPMG Investigation and Security Inc.
Ancien commissaire de la GRC
1 octobre 2001

Innis, Capitaine Quentin
Instructeur, Centre de parachutisme du Canada, BFC Trenton
25-27 juin 2002

Issacs, Sergent Tony
Technicien en recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Jackson, Major David
J3
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jackson, Mme Gaynor
Directrice, Centre de ressources pour les familles des militaires
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Janelle, Soldat, Pascal
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Jean, M. Daniel
Sous-ministre adjoint, Développement des politiques et des programmes
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Jeffery, Lieutenant-général M.K.
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001, 14 août 2002

Jenkins, Mme Wilma
Directrice, Services d'immigration
Citoyenneté et immigration Canada
24 juin 2002

Johns, M. Fred
Directeur général, Logistique et Stratégie de traitement, Postes Canada
15 août 2002

Johnson, Capitaine Don
Président de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Johnson, Contre-amiral (retraité) Bruce
28 avril 2003

Johnston, M. Cal
Chef de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Jolicoeur, M. Alain
Président, ministère de la Sécurité publique et Protection civile Canada
Agence des services frontaliers du Canada
23 février 2003

Joncas, Premier maître de première classe, Serge
Commandement maritime
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Jurkowski, Brigadier-général (retraité), David
Ancien chef d'état-major, Opérations interarmées
Ministère de la Défense nationale
1 octobre 2001

Kasurak, M. Peter
Directeur principal, Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Kavanaugh, M. Paul
Directeur régional, Sécurité et planification d'urgence, Transports Canada
24 juin 2002

Keane, M. John
Secrétaire adjoint délégué, Bureau des affaires de l'hémisphère occidental
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Kee, M. Graham
Chef de la sécurité portuaire
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Kelly, M. James C.
26 mai 2003

Kelly, Adjudant-chef Michael
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Kelly, Lieutenant colonel W.J.
Planification des Forces et coordination du programme, vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Kennedy, M. Paul
Sous-soliciteur général adjoint principal, Ministère du Solliciteur général du Canada
28 janvier 2002, 24 février 2003

Kerr, Capitaine Andrew CD
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Khokhar, M. Jamal
Ministre-conseiller (affaires du Congrès)
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

Kiloh, Inspecteur, D.W. (Doug)
Chef des cas majeurs
Gendarmerie royale du Canada
18-22 novembre 2001

King, Vice-amiral James (retraité)
12 mai 2003

King, Lieutenant colonel Colin
Commandant, Royal Regina Rifles (Regina)
27 janvier 2003

Kloster, M. Deryl
Directeur général, Service d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Knapp, Caporal Raymond
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Kobolak, M. Tom
Agent principal de programme, Direction de la contrebande et des services de renseignement, Agence des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003

Koch, Major Pat
J5, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Koop, M. Rudy
Conseiller à la recherche, Section canadienne, Commission mixte internationale
29 mars 2004

Krause, Lieutenant-colonel, Wayne
Commandant, 423e Escadron d'hélicoptères maritimes
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Krueger, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Kubeck, Commandant Kimberley
Gestionnaire de projet
contrôle naval de la navigation commerciale – Renseignements, Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Kurzynski, Major Perry
Officier responsable, Centre d'opérations de recherche et sauvetage
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Kwasnicki, Caporal Anita
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lachance, M. Sylvain
Directeur général intérimaire de la flotte, Garde côtière canadienne
17 février 2003

Lacroix, Colonel Jocelyn P.P.J.
Commandant, 5e Groupe-brigade mécanisé du Canada, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Laflamme, M. Art
Représentant principal de Air Line Pilots Association, International
14 août 2002

LaFrance, M. Albert
Directeur, Douanes, district du nord du Nouveau-Brunswick, Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Lafrenière, Major Luc
Commandant, Headquarters and Signal Squadron, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Laing, Capitaine de vaisseau Kevin
Directeur, Stratégie maritime, chef d'état-major des Forces maritimes
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Landry, Adjudant-chef
1er bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Landry, Inspecteur Sam
Officier responsable du Détachement aéroportuaire de l'aéroport de Toronto
GRC
24 juin 2002

Langelier, M. André
Directeur, Module de la protection des personnes et des biens
Ville de Gatineau
3 février 2003

Laprade, Adjutant chef Daniel
Headquarters and Signal Squadron
CFB Valcartier
September 24, 2003

Larrabee, M. Bryan
Coordonnateur des Services sociaux d'urgence, Commission des parcs et loisirs, Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Leblanc, Mme Annie
Directrice intérimaire, Division de la technologie et de l'accès légal
Soliciteur général du Canada
19 juillet 2001

Lefebvre, M. Denis
Commissaire adjoint, Agence des douanes et du revenu Canada
6 mai 2004, 10 février 2003

Lefebvre, M. Paul
Président secteur 2323, de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Leighton, Lieutenant-commandant John
J1
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Lenton, Sous-commissaire, William
Gendarmerie royale du Canada
28 janvier 2002, 9 juin 2003

LePine, M. Peter
Inspecteur, Détachement de Halifax
GRC
23 septembre 2003

Lerhe, Commodore, E.J. (Eric)
Commandant, Flotte canadienne du Pacifique,
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Lester, M. Michael
Directeur général, Organisation des measures d'urgence, province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Levy, M. Bruce
Directeur, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Lichtenwald, M. Jack
Chef des pompiers
Ville de Regina
27 janvier 2003

Lilienthal, Lieutenant-colonel Mark
Officier supérieur, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Loeppky, Sous-commissaire Garry
Opérations
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2002, décembre 2002

Logan, Major Mike
Agend administratif adjoint, Groupe de l'instruction de soutien des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Lucas, Major-général, Steve
Commandant, 1ère Division aérienne du Canada
Région canadienne NORAD
18-22 novembre 2001

Luciak, M. Ken
Directeur des Services médicaux d'urgence, Ville de Regina
27 janvier 2003

Luloff, Mme Janet
Directrice par intérim, Affaires réglementaires, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada
27 novembre 2002, 2 décembre 2002

Lupien, Premier maître de première classe, R.M.
Adjudant chef des Forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Lyrette, Soldat Steve
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Macdonald, Lieutenant général
George
Vice-chef d'état-major de la Défense
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002, 6 mai 2002,
14 août 2002, 23 février 2004

Mack, Contre-amiral Ian
Attaché militaire
Ambassade du Canada (Washington)
4 février 2002

MacKay, Major Tom
The Black Watch
5-6 novembre 2001

MacKenzie, Major-général (retraité)
Lewis
Mai 3 2004

MacLaughlan, le surintendant C.D.
(Craig), officier responsable, Services
de soutien Division "H", Gendarmerie
royale du Canada
22 septembre 2003

MacLeod, Colonel, Barry W.
Commandant, 3e Groupe de soutien de
secteur, BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Macnamara, Brigadier-général
(retraité) W. Don
Président, L'Institut de la Conférence
des associations de la défense
3 mai 2004

MacQuarrie, Capitaine Don
J6
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Maddison, Vice-amiral Greg
Sous-chef d'état-major de la Défense,
Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002

Magee, M. Andee
Maître de chien
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Maher, Lieutenant, Earl
4 ESR
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Maillet, Adjudant-chef de l'école par
intérim, Joseph
École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Maines, M. Warren
Directeur, Service à la clientèle
(aéroport Pearson) d'Air Canada
4 juin 2002

Maisonneuve, Major-général J.O.
Michel
Sous-chef d'état-major adjoint
Ministère de la Défense nationale
22 octobre 2001

Malboeuf, Caporal Barry
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Malec, M., George
Capitaine adjoint de port sur la sécurité portuaire
Administration portuaire de Halifax
22-24 janvier 2002

Mallory, M. Dan
Chef des opérations, Port de Lansdowne
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Mandel, M. Stephen
Maire suppléant et conseiller
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Manning, Caporal Rob
Services techniques de la Base des Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Manuel, M. Barry
Coordonnateur, Organisation des mesures d'urgence
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

Martin, M. Ronald
Coordonnateur des plans d'urgence
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Mason, Lieutenant-colonel Dave
Commandant, 12 Escadon de maintenance (Air), 12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Mason, M., Dwight
Président, Commission permanente mixte de défense (États-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Mason, Mme, Nancy
Directrice, Bureau des affaires canadiennes,
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Massicotte, Mme, Olga
Directrice générale, région de l'Atlantique
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Matheson, Caporal
2e Escadron des mouvements aériens
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Mattie, Adjudant-chef Fred
12e Escadron de maintenance (Air)
12e Escadre Shearwater
22-24 janvier 2002

Maude, Caporal-chef Kelly
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McCoy, Adjutant chef Daniel
Support Unit, 430th Helicopters Squadron
BFC Valcartier
24 septembre 2003

McDonald, Caporal Marcus
École du Service de santé des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

McIlhenny, M., Bill
Directeur pour le Canada et le Mexique
Conseil national de sécurité (États-Unis)
7 février 2002

McInenly, M. Peter
Vice-président, Harmonisation de l'entreprise, Postes Canada
15 août 2002

McKeage, M. Michael
Directeur des opérations, Soins médicaux d'urgence, Municipalité régionale de Halifax
23 février 2003

McKerrell, M. Neil
Chef, Gestion des situations d'urgence Ontario, Ministère de la Sécurité communautaire
30 octobre 2003

McKinnon, Chef David P.
Chef de police
Service de police régional de Halifax
22-24 janvier 2002

McLean, Caporal
Opérations de l'Escadre
BFC Trenton
25-27 juin 2002

McLellan, M. George
Directeur général
Municipalité régionale de Halifax
23 septembre 2003

McLeod, M. Dave
Chef préposé d'escale de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatial
15 août 2002

Mean, Caporal-chef Jorge
École de technologie et du génie aérospacial des Forces canadiennes
25-27 juin 2002

Meisner, M. Tim
Directeur, Politiques et législation, Programmes maritimes, Garde côtière canadienne
17 février, 7 avril 2003

Melis, Mme Caroline
Directrice, Développement du programme
Direction générale de l'exécution de la loi
Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Mercer, M. Wayne
Vice-président intérimaire, Région de la Nouvelle-Écosse
Customs Excise union Douanes Accise
22-24 janvier 2002

Merpaw, Mme Diane
Directrice adjointe, Élaboration des politiques et coordination
Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Michaud, M. Jean-Yves
Directeur adjoint, Direction du support administratif, Ville de Montréal
26 septembre 2003

Middlemiss, M. Danford W.
professeur, département des Sciences politiques, Université Dalhousie
12 mai 2003

Miller, M. Frank
Directeur principal, conseiller militaire du Président
Conseil national de sécurité américain
7 février 2002

Minto, M. Shahid
Vérificateur général adjoint
Bureau du Vérificateur général du Canada
10 décembre 2001

Mitchell, M. Barry
Directeur, Région de la Nouvelle-Écosse
Agence des douanes et du revenu du Canada
22-24 janvier 2002

Mitchell, Brigadier-général Greg
Commandant, Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre
22-24 janvier 2002

Mogan, M. Darragh
Directeur général des politiques en matière de programmes et de services, Services des Anciens Combattants
Anciens combattants Canada
22-24 janvier 2002

Morency, M. André
Directeur général régional, région de l'Ontario, Transports Canada
24 juin 2002

Morris, Mme Linda
Directrice, Affaires publiques
Administration portuaire de Vancouver
18-22 novembre 2001

Moutillet, Capitaine Mireille
Officier d'état-major supérieur – politiques
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Mulder, M. Nick
Président
Mulder Management Associates
9 juin 2003

Munger, Adjudant chef JER
Adjudant chef du commandant de la Force terrestre
Ministère de la Défense nationale
3 décembre 2001

Munroe, Mme Cathy
Directrice régionale, Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Murphy, Capitaine (M) R.D. (Dan)
Commandant adjoint, Flotte canadienne du Pacifique
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Murray, Mme Anne C.
Vice-présidente, Affaires communautaires et environnementales
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Murray, Major James
Commandant, École des Pompiers des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Murray, M. Larry
Sous-ministre
Services des anciens combattants
22-24 janvier 2002

Mushanski, capitaine Linda
Commandant du *NCSM Queen* (Regina)
27 janvier 2003

Narayan, M., Francis
Service de chiens détecteurs
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Nelligan, M. John Patrick
Associé principal, cabinet d'avocats
Nelligan O'Brien Payne LLP
2 décembre 2002

Neumann, Mme Suzanne
Agent de vérification de la conformité, Observation de la législation douanière
18-22 novembre 2001

Neville, Lieutenant-colonel Shirley
Officier d'administration de l'escadre et commandant intérimaire de l'escadre
17e escadre
18-22 novembre 2001

Newberry, M. Robert J.
Directeur principal, Sécurité du territoire, Le Pentagone
6 février 2002

Newton, Capitaine John F.
Officier supérieur d'état-major, Opérations
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Niedtner, M. Al
Inspecteur, Police de Vancouver (responsable de la Section des opérations et de la planification d'urgence), Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Nikolic, M. Darko
Directeur de District, District du St-Laurent
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Noël, Adjudant-chef Donald
5e Ambulance de campagne
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Nordick, Brigadier-Général Glenn
Commandant adjoint, Système de la doctrine et de l'instruciton de la Force terrestre, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Normoyle, Mme Debra
Directrice générale, Direction générale de l'exécution de la loi, Citoyenneté et immigration Canada
7 avril 2003

Normoyle, Mme Debra
Chef, Exécution de la Loi sur l'immigration
Agence des services frontaliers du Canada
7 avril 2003

Nymark, Mme, Christine
Sous-ministre adjointe déléguée
Transports Canada
28 janvier 2002

O'Bright, M., Gary
Directeur général, Opérations, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
Ministère de la Défense nationale
19 juillet 2001, 20 octobre 2003

O'Hanlon, M., Michael
Attaché supérieur de recherche, Étude des politiques étrangères
The Brookins Institution
5 février 2002

O'Shea, M., Kevin
Directeur, Direction des relations générales avec les Etats-Unis, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002

Olchowiecki, Soldat Chrissian
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Orr, Major Ken
Officier supérieur d'état-major, Groupe de recrutement des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ortiz, L'honorable, Solomon P.
Membre supérieur (démocrate - Texas)
Sous-comité sur l'état de préparation militaire, Comité de la chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Ouellet, Adjudant-chef J.S.M.
5e Groupe-brigade mécanisé du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellet, Major Michel
commandant par intérim, 5e Bataillon des services du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Ouellette, Lieutenant-Colonel Bernard
commandant, 2e Bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Parker, Major Geoff
Infanterie, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Parks, Lieutenant-commandant Mike
Direction de l'Instruction de l'Armée 5-4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Pasel, M. William
Coordonnateur des mesures d'urgence, Service d'urgence de Hamilton
Ville de Hamilton
31 mars 2003

Pataracchia, Lieutenant (M) John
Centre de recrutement des Forces canadiennes, Halifax, BFC Borden
25-27 juin 2002

Paulson, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Payne, Capitaine (M) Richard
Commandant, Installation de maintenance de la flotte de Cape Scott
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Pearson, Lieutenant colonel Michael J.
Commandant, École d'infanterie SAT
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Pellerin, Colonel (retraité) Alain
Directeur exécutif
Conférence des associations de la défense
15 octobre 2001

Pelletier, Mme France
Affaires législatives et réglementaires
Div. du transport aérien du Syndicat canadien de la fonction publique
25 novembre 2002

Penner, Lieutenant-Colonel Doug
Commanding Officer, North Saskatchewan Regiment (Saskatoon)
27 janvier 2003

Peters, Colonel William
Chef d'état-major de l'Armée de terre
Ministère de la Défense nationale
18 juillet 2001

Pettigrew, Caporal-chef Robert
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Pharand, M. Pierre
Directeur, Protection aéroportuaire
Aéroport de Montréal
5-6 novembre 2001

Pichette, M. Pierre-Paul
Directeur-adjoint, Service de la police de la Communauté urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Pigeon, M. Jacques
Avocat général principal et directeur
ministère de la Justice, Services juridiques, Transports Canada
2 décembre 2002

Pigeon, M. Jean François
Directeur intérimaire, Sécurité
Aéroports de Montréal
5-6 novembre 2001

Pile, Capitaine (M) T.H.W. (Tyron)
Commandant, groupe 4. Opérations maritimes, Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Pilgrim, Surintendant J. Wayne
Officier responsable de la Sous-direction des enquêtes relatives à la sécurité nationale
Gendarmerie royale du Canada
19 juillet 2001

Pilon, M. Marc
Analyste principal des politiques, Division des politiques en matière de sécurité,
Soliciteur général du Canada
24 février 2003

Pitman, Sergent, B.R. (Brian)
Forces conjointes du secteur riverain
Vancouver, GRC
18-22 novembre 2001

Pinsent, Major John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 02

Plante, Caporal-chef
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Poirier, M. Paul
Directeur, Division du renseignement et de la contrebande, Région du Nord de l'Ontario
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Polson, Capitaine (M) Gary
Commandant, NCSM Algonquin
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

Potvin, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Poulin, Caporal Mario
École de le Police militaire des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Preece, Capitaine (M) Christian
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Préfontaine, Colonel Marc
Commandement 34e groupe-brigade
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Primeau, M., Pierre
Enquêteur, Unité mixte des enquêtes sur le crime organisé, Gendarmerie royale du Canada
5-6 novembre 2001

Proulx, Commissaire adjoint Richard
Direction des renseignements criminels
Gendarmerie royale du Canada
22 octobre 2001

Purdy, Mme Margaret
Sous-ministre déléguée
Ministère de la Défense nationale
14 août 2002

Quick, M. Dave
Coordonnateur des plans d'urgence à la ville de Regina
27 janvier 2003

Quinlan, M. Grant
Inspecteur de sécurité de Transports Canada
24 juin 2002

Raimkulov, M. Asan, député
République kirgyze
12 mai 2003

Rapanos, M. Steve
Chef des Services médicaux d'urgence
Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Rathwell, M. Jacques
Responsable de la sécurité civile
Ville de Gatineau
3 février 2003

Read, M. John A. Read
Directeur général, Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
25 février 2004

Reaume, M. Al
Chef adjoint, Service des incendies et du sauvetage, Ville de Windsor
27 février 2003

Reed, L'honorable Jack
Président (démocrate - Rhode Island)
Comité du Sénat sur les services armés (États-Unis)
5 février 2002

Reid, Adjudant-chef Clifford
École des Pompiers des Forces
BFC Borden
25-27 juin 2002

Reid, Lieutenant-colonel, Gord
Commandant, École de navigation aérienne des Forces canadiennes
17e escadre
18-22 novembre 2001

Reid, Adjudant Jim
Missiles de défense aérienne
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Renahan, Capitaine Chris
Blindés
BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Richard, Adjudant-chef Stéphane Richard
5e Bataillon des services du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Richmond, M., Craig
Vice-président, Opérations aéroportuaires
Aéroport international de Vancouver
18-22 novembre 2001

Riffou, Lieutenant-colonel François
Commandant, 1st Battalion, 22nd Royal Regiment, BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rivest, Caporal-chef Dan
École de technologie et du génie aérospacial des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Robertson, Contre-amiral Drew W.
Directeur général, Politique de sécurité internationale
Ministère de la Défense nationale
23 février 2004

Robertson, M. John
Inspecteur en chef des bâtiments
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Robinson, Sous-lieutenant Chase
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Rose, M., Frank
Adjoint, Politique de défense antimissiles, Le Pentagone
6 février 2002

Ross, Major général H. Cameron
Directeur général, Politique de la sécurité internationale
Ministère de la Défense nationale
28 janvier 2002

Ross, Adjudant-maître Marc-André
58th Air Defence Battery
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Rossell, M. Dave
Inspecteur, Opérations et soutien, Police de Windsor, Ville de Windsor
27 février 2003

Rudner, Dr Martin
Directeur, Centre des études de sécurité et de la défense, Université Carleton
3 juin 2004

Rumsfeld, L'honorable Donald
secrétaire de la Défense (États-Unis)
6 février 2002

Rurak, Mme Angela
Inspecteur des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
7-9 mai 2002

Russell, M. Robert A.
Commissaire adjoint, Région de l'Atlantique, Agence des douanes et du revenu du Canada
22 septembre 2003

Rutherford, Caporal-chef Denis
École des pompiers des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Salesses, Lieutenant-colonel Bob
Direction de la logistique, Sécurité nationale (Etats-Unis)
Le Pentagone
6 février 2002

Samson, Adjudant-chef Camil
2e Bataillon, Royal 22e Régiment
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Samson, Brigadier-général P.M.
Directeur général - renseignement
Ministère de la Défense
22 oct. 2001

Saunders, Caporal Cora
16e Escadre
BFC Borden
25-27 juin 2002

Saunders, Capitaine Kimberly
Équipe d'intervention en cas de catastrophe
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Savard, Lieutenant-colonel Danielle
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Schmick, Major Grant
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Scoffield, M. Bruce
Directeur, Développement des politiques et coordination internationale, Direction générale des réfugiés, Citoyenneté et immigration Canada
17 mars 2003

Scott, Dr Jeff
Médecin hygiéniste,
Province de la Nouvelle-Écosse
23 septembre 2003

Scott, Capitaine John
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Sensenbrenner, Jr., L'honorable F. James
Président (républicain - Wisconsin)
Comité judiciaire de la Chambre (États-Unis)
07 février 2002

Shapardanov, M. Chris
Conseiller politique
Ambassade du Canada (Washington)
04 février 2002

Sharapov, M. Zakir
Député, République kirgyze
12 mai 2003

Sheehy, Capitaine Matt
Président, Comité de la sécurité de l'Association des pilotes d'Air Canada
4 novembre 2002

Sheridan, M. Norman
Directeur, Opérations passagers de l'Agence des douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Sigouin, M. Michel
Directeur régional, Bureau régional de l'Alberta, du Nord-Ouest et de Nunavut, Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile
27 octobre 2003

Simmons, M. Robert
Directeur adjoint, Office of European Security and Political Affairs, Bureau of European and Eurasian Affairs
Département d'État (Etats-Unis)
6 février 2002

Sinclair, Mme Jill
Directrice générale, Direction générale de la sécurité internationale
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
28 janvier 2002, 14 août 2003

Sirois, Lieutenant-colonel Sylvain
Commandant, 5e Régiment du génie
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Skelton, L'honorable Ike
Membre supérieur (démocrate - Missouri), Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Skidd, Élève-officier Alden
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Skidmore, Colonel Mark
Commandant, 2e groupe-brigade mécanisé canadien, BFC Petawawa
25-27 juin 2002

Slater, Mme Scenery C.
Agent des programmes, District du Vancouver métropolitain
Agence des douanes et du revenu du Canada
18-22 novembre 2001

Smith, Caporal
Unité du service postal des Forces canadiennes
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Smith, M. Bob
Chef adjoint, Service des incendies et de sauvetage de Vancouver, Extinction des incendies et opérations
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Smith, M. Doug
Services techniques
Ville de Vancouver
30 janvier 2003

Smith, Caporal-chef Terry
436e Escadron de transport
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Snow, Caporal-chef Joanne
École d'administration et de logistique des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Spraggett, M. Ernest
Directeur, Opérations commerciales de
l'Agence des douanes et du revenu du Canada
24 juin 2002

Stacey, Caporal Derrick
Services administratifs de la Base des
Forces de Borden, BFC Borden
25-27 juin 2002

Starck, M. Richard
Avocat-conseil, Service fédéral des
poursuites, Bureau régional du Québec
Ministère de la justice
5-6 novembre 2001

Stark, Lieutenant-commandant Gary
Commandant, NCSM Whitehorse
Forces maritimes du Pacifique
18-22 novembre 2001

St-Cyr, Lieutenant-colonel Pierre
Commandant, Unité de soutien, 430e
Escadron tactique d'hélicoptères
CFB Valcartier
24 septembre 2003

Stevens, Cornemuseur major Cameron
The Black Watch
5-6 novembre 2001

Stewart, Adjudant Barton
École de l'électronique et des
communications des Forces canadiennes
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Stewart, M. James
Ressources humaines civiles
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Stewart, M. William
Chef et directeur général
Services d'incendie de Toronto
30 octobre 2003

Stiff, M. Bob
Directeur général, Sécurité générale de Postes
Canada
15 août 2002

St. John, M. Peter
Professeur à la retraite, Relations
internationales, Université du Manitoba
25 novembre 2002

St. John, Dr Ron
Directeur général, Centre de mesures et
d'interventions d'urgence
Santé Canada
10 février 2003

Stone, Caporal-chef
Centre de parachutisme du Canada
BFC Trenton
25-27 juin 2002

St-Pierre, M. Jacquelin
Commandant, chef du poste de quartier 5
Service de police de la Communauté
urbaine de Montréal
5-6 novembre 2001

Stump, L'honorable, Bob
Président (républicain - Arizona)
Comité de la Chambre sur les services armés (États-Unis)
6 février 2002

Szczerbaniwicz, Lieutenant-colonel Gary
Commandant, 407e escadron
Commandement de la force aérienne du Pacifique
18-22 novembre 2001

Tait, M. Glen
Directeur, Service des incendies de Saint John, Ville de Saint John
31 mars 2003

Tarrant, Lieutenant-colonel Tom
Directeur adjoint de l'entraînement
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Tatersall, Lieutenant-commandant John
Direction de l'Instruction de l'Armée
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Taylor, L'honorable Gene
Sous-comité sur les approvisionnements militiares, Comité de la Chambre sur le service armé (États-Unis)
6 février 2002

Taylor, M. Robert
Inspecteur, Police de Vancouver
18-22 novembre 2001

Theilmann, M. Mike
Directeur intérimaire, Division de la lutte contre le terrorisme
Bureau du Soliciteur général
19 juillet 2001

Thibault, Caporal-chef Christian
Escadron Gulf, BFC Kingston
7-9 mai 2002

Thomas, M. John F.
Partenaire, BMB Consulting
Juin 9 2003

Tracy, Mme Maureen
Directrice, Division des politiques et des opérations, Agence des douanes et du revenu du Canada
7 avril 2003

Tremblay, Colonel Alain
Commandant, Centre de recrutement des Forces canadiennes, BFC Borden
25-27 juin 2002

Tremblay, Lieutenant-colonel Éric
Commandant, 5e Régiment d'artillerie légère du Canada
BFC Valcartier
24 septembre 2003

Tremblay, Capitaine de vaisseau
Viateur
Commandant adjoint, Réserve navale 1
Ministère de la Défense nationale
25 septembre 2003

Trim, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
8 Wing Trenton
25-27 juin 2002

Tulenko, M. Timothy
Agent politique et militaire, Bureau des affaires canadiennes, Département d'État américain (Etats-Unis)
6 février 2002

Ur, Caporal Melanie
16e Escadre, BFC Borden
25-27 juin 2002

Verga, M., Peter F.
Adjoint spécial, Sécurité nationale (États-Unis), Le Pentagone
6 février 2002

Wamback, Lieutenant-commandant, Arthur, Commandant, NCSM Windsor
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Ward, Caporal-chef Danny
École de technologie et du génie aérospacial des Forces canadiennes
BFC Borden
25-27 juin 2002

Ward, Élève-officier Declan
Étudiant, Université McGill
5-6 novembre 2001

Ward, Colonel Mike J.
Commandant, Centre d'instruction au combat
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Ward, Caporal-chef
Opérations de l'Escadre
8 Wing Trenton
25-27 juin 2002

Wareham, Caporal
8e Escadron de maintenance (Air)
BFC Trenton
25-27 juin 2002

Warren, M. Earle
Directeur général, Direction de la conception et de l'élaboration des grands projets
Direction générale des douanes
Agence des douanes et du revenu du Canada
10 février 2003

Watt, Major Jon
Commandant, Escadron Bravo
BFC Kingtson
7-9 mai 2002

Watts, Adjudant-chef Ernest
3e Groupe de soutien de secteur
BFC Gagetown
22-24 janvier 2002

Weighill, M. Clive
Chef adjoint, Services de police
Ville de Regina
27 janvier 2003

Weldon, L'honorable, Curt
Président (républicain - Pennsylvanie)
Sous-Comité sur les approvisionnements militaires, Comité de la Chambre sur le service armé, É-U
6 février 2002

Wells, Caporal Corwin
BFC Kingston
May 7-9 mai 2002

Whalen, Soldat Clayton
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Whitburn, Lieutenant-colonel Tom
435e escadron
17e escadre
18-22 novembre 2001

White, Lieutenant (M) Troy
J2
BFC Kingston
7-9 mai 2002

Williams, Capitaine de vaisseau Kelly
Ancien commandant, NCSM Winnipeg
Ministère de la Défense nationale
22 septembre 2003

Williams, Colonel Richard
Directeur politique de l'hémisphère occidental, Ministère de la Défense nationale
6 mai 2002, 17 mars 2003

Wilmink, M. Chuck
Consultant
4 novembre 2004

Wilson, M. Larry
Directeur régional Maritimes, Garde côtière canadienne
22 septembre 2003

Wing, M. Michael
Président national, Union canadienne des employés des transports
22 septembre 2003

Wolsey, M. Randy
Chef des pompiers, Services de sauvetage, Division des interventions d'urgence, Ville d'Edmonton
28 janvier 2003

Woodburn, Commandant William
Commandant, Division des sous-marins
Forces maritimes de l'Atlantique
22-24 janvier 2002

Woods, Caporal GC (Connor)
École du Service de santé des Forces canadiennes (ESSFC)
BFC Borden
25-27 juin 2002

Wright, M. James R.
Sous-ministre adjoint
Politique mondiale et sécurité
Ministère des Affaires étrangères et Commerce international
23 février 2004

Wright, M. Robert
Commissaire
Agence des douanes et du revenu du Canada
6 mai 2002

Wright, M. Robert A.
Conseiller national pour la sécurité auprès du premier ministre et secrétaire associé
Bureau du Conseil privé
23 février 2004

Young, Dr James
Sous-ministre adjoint, Sécurité publique et commissaire à la Sécurité publique, ministère de la Sécurité communautaire et des Services correctionnels
30 octobre 2003

Young, Major Marc
J4
BFC Kingston
7-9 mai 2002

ANNEXE IV
Biographies du Comité

L'hon. NORMAN K. ATKINS, sénateur

Le sénateur Atkins est né à Glen Ridge, au New Jersey. Sa famille est originaire de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, où il a longtemps séjourné. Diplômé du Collège Appleby à Oakville (Ontario) et de l'Université Acadia à Wolfville (Nouvelle-Écosse), il a étudié l'économie et obtenu en 1957 un baccalauréat ès arts. (Le sénateur Atkins a également reçu, en 2000, un doctorat honoris causa en droit civil de l'Université Acadia, son alma mater.)

Le sénateur Atkins a fait une carrière longue et émérite dans le domaine des communications, en l'occurrence comme cadre dans le secteur de la publicité. Ancien président de Camp Associates Advertising Limited, un cabinet ayant pignon sur rue à Toronto, le sénateur Atkins a également joué un rôle actif dans l'industrie, notamment au poste de directeur de l'Institut de la publicité canadienne qu'il a occupé au début des années 80.

Toujours dans le domaine des communications, le sénateur Atkins a, au fil des ans, participé à plusieurs causes importantes et organisé un grand nombre de manifestations. Pour ne citer que quelques-unes de ses nombreuses contributions, il a ainsi consacré son temps et ses énergies à Diabète Canada, à la Juvenile Diabetes Foundation, au Centre pour enfants Dellcrest, au Front commun pour la santé en Ontario, à la campagne Partenaire santé de la fonction publique fédérale ainsi qu'à la campagne de levée de fonds Camp Trillium – Rainbow Lake.

Le sénateur Atkins a également collaboré à l'Institut d'engagement politique et au Club Albany de Toronto. (C'est lorsqu'il était, au début des années 80, président de ce prestigieux cercle privé de Toronto, l'un des plus anciens au Canada, que ce cercle a ouvert ses portes aux femmes.)

Le sénateur Atkins s'est très tôt intéressé à la vie politique. Ainsi, pendant l'essentiel des 50 dernières années environ, il a été fort actif au sein du Parti progressiste-conservateur, aussi bien au niveau national qu'au niveau provincial, en particulier en occupant des fonctions de responsabilité pendant plusieurs

campagnes électorales et en faisant fonction de conseiller auprès du très hon. Brian Mulroney et du très hon. Robert L. Stanfield, ainsi qu'auprès de l'hon. William G. Davis.

Norman K. Atkins a été nommé au Sénat du Canada le 29 juin 1986. Depuis lors, il s'est révélé être un sénateur actif, attentif et informé. Il s'est ainsi tout particulièrement intéressé à un certain nombre de dossiers concernant l'éducation et la pauvreté. Il a également défendu la cause des anciens de la marine marchande canadienne en s'efforçant de faire reconnaître plus équitablement leurs états de service en temps de guerre.

Le sénateur Atkins est actuellement le président du caucus du Parti progressiste-conservateur au Sénat et le vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, et il est membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il est le président honoraire de la Fondation Dalton K. Camp pour le journalisme à l'Université Saint-Thomas de Fredericton (Nouveau-Brunswick).

L'honorable TOMMY BANKS, sénateur

Le sénateur Tommy Banks est reconnu au Canada comme étant l'un de nos artistes les plus accomplis et les plus polyvalents. Il est le lauréat d'un prix Juno, d'un prix Gémeaux et du Grand Prix du Disque.

De 1968 à 1983, il a animé The Tommy Banks Show à la télévision. Le sénateur Banks a assuré la direction musicale des cérémonies des Jeux du Commonwealth, des Jeux mondiaux universitaires, d'Expo 1986, des XV^{es} Jeux olympiques d'hiver et de divers autres événements marquants et il a été le chef d'orchestre invité d'orchestres symphoniques au Canada, aux États-Unis et en Europe.

Le sénateur Banks a été président fondateur de l'Alberta Foundation for the Performing Arts. Il est titulaire d'un diplôme honorifique en musique du Collège Grant MacEwan et d'un doctorat honorifique en droit de l'Université de l'Alberta et lauréat du prix Sir Frederick Haultain. Il a également été reçu Officier de l'Ordre du Canada et décoré de l'Ordre de l'excellence de l'Alberta.

Tommy Banks a été convoqué au Sénat le 7 avril 2000. Le 9 mai 2001, le sénateur Banks a été nommé vice-président du Groupe de travail libéral du Premier ministre sur les questions urbaines.

En plus de faire partie du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense, il est président du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles et président du caucus libéral de l'Alberta au Parlement du Canada.
Ce natif de Calgary qui a toujours vécu en Alberta est déménagé à Edmonton en 1949 où il vit avec Ida, leurs enfants devenus adultes et leurs familles.

L'honorable JANE CORDY, sénateur

Au cours de sa carrière distinguée en éducation, Jane Cordy s'est également illustrée par son engagement au service de la collectivité.

Le sénateur Cordy a obtenu son brevet d'enseignement du collège des enseignants de la Nouvelle-Écosse et un baccalauréat en éducation de l'Université Mount Saint Vincent.

Elle a entrepris sa carrière d'enseignante en 1970 et a travaillé successivement pour les conseils scolaires de Sydney, du comté de Halifax et de New Glasgow et pour le conseil scolaire régional de Halifax.

Le sénateur Cordy a également assuré la vice-présidence de la commission de développement du port de Halifax-Dartmouth et a présidé le conseil arbitral de la région de Halifax de Développement des ressources humaines Canada.

Le sénateur Cordy a en outre oeuvré auprès de nombreux organismes bénévoles. Elle a siégé au conseil de Phoenix House, un refuge pour jeunes sans abri, et au jury des prix littéraires de Dartmouth. Elle a aussi fait du bénévolat pour son église à Dartmouth.

Le sénateur Cordy est originaire de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Elle est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense et du Comité des affaires sociales, des sciences et de la technologie. Elle est vice-présidente de l'Association parlementaire canadienne de l'OTAN et vice-présidente de la section canadienne de l'Association parlementaire du Commonwealth.

L'hon. JOSEPH A. DAY, sénateur

Le sénateur Joseph Day, qui a été nommé au Sénat par le très honorable Jean Chrétien, représente le Nouveau-Brunswick et la division sénatoriale de Saint John-Kennebecasis. Il siège au Sénat du Canada depuis le 4 octobre 2001.

Il fait actuellement partie du Comité sénatorial de l'agriculture et des forêts, de celui de la sécurité nationale et de la défense ainsi que du Sous-comité des anciens combattants. Parmi ses champs d'intérêt et de spécialisation, notons les suivants : sciences et technologie, défense, commerce international et droits de la personne, patrimoine et alphabétisation. Il est membre de plusieurs associations interparlementaires, dont l'Association législative Canada-Chine et l'Union interparlementaire.

Le sénateur Day, avocat et ingénieur néo-brunswickois bien connu, a eu une belle carrière privée en droit. Ses intérêts juridiques portent sur les brevets et les marques et sur la propriété intellectuelle. En plus d'avoir été admis aux barreaux du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario, il est spécialiste agréé en matière de propriété intellectuelle au Barreau du Haut-Canada et membre de l'Institut de la propriété intellectuelle du Canada. Récemment (1999-2000), il a agi comme président et directeur général de la New Brunswick Forest Products Association. En 1992, il s'est joint à titre de conseiller juridique à la J.D. Irving Ltd., conglomérat ayant d'importants intérêts dans des domaines comme la foresterie, les pâtes et papiers et la construction navale. Avant 1992, il a pratiqué le droit chez Gowling & Henderson à Kitchener-Waterloo, Ogilvy Renauld à Ottawa et Donald F. Sim à Toronto, où sa carrière a démarré en 1973.

Membre actif de la collectivité, le sénateur Day occupe en ce moment la présidence de la fondation et du conseil d'administration du Dr. V.A. Snow Centre Nursing Home, de même que du conseil des associés des Archives provinciales du Nouveau-Brunswick. Parmi beaucoup d'activités bénévoles, il a rempli diverses fonctions à l'Association du Barreau canadien et dans d'autres organisations professionnelles, et a été président national de l'association des anciens (1996) et de la fondation (1998-2000) du Royal Military College Club of Canada.

Le sénateur Day a obtenu un baccalauréat en génie électrique du Collège militaire royal du Canada, un baccalauréat en droit de l'Université Queen et une maîtrise en droit du Osgoode Hall.

L'hon. J. MICHAEL FORRESTALL, sénateur

L'honorable J. Michael Forrestall est né à Deep Brook (N.-É.) le 23 septembre 1932. Avant de se lancer en politique, il occupe un poste de journaliste au Chronicle Herald puis se joint à l'équipe de direction d'une compagnie aérienne. Il est élu pour la première fois à la Chambre des communes à l'élection générale de 1965.

Il est réélu en 1968, 1972, 1974, 1979, 1980 et 1984. Nommé pour la première fois en 1966 porte-parole de l'opposition officielle en matière de défense, il conteste la position du gouvernement du premier ministre Pearson concernant l'unification des Forces canadiennes. Il reste dans ce poste de 1966 à 1979 et siège durant la même période au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants de la Chambre des communes.

De 1979 à 1984, le sénateur Forrestall est membre ou membre suppléant de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Il occupe également le poste de rapporteur général du Comité militaire de l'Assemblée et présente le rapport du Comité intitulé Sécurité de l'Alliance dans les années 1980. En novembre 1984, il dirige la délégation canadienne à la 30e Session annuelle de l'Assemblée de l'Atlantique Nord.

Il devient secrétaire parlementaire, en 1984, auprès du ministre des Transports et, en 1986, auprès du ministre de l'Expansion industrielle régionale et du ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie. Il est défait à l'élection générale de 1988. En 1989, il est nommé au conseil d'administration de Marine atlantique et, en 1990, au Tribunal d'appel des anciens combattants.

Le 27 septembre 1990, le sénateur Forrestall est nommé au Sénat du Canada. En 1993-1994, il siège au Comité parlementaire mixte de la politique canadienne de défense et il continue à ce jour d'exercer les fonctions de porte-parole du Sénat en matière de défense. Il est actuellement vice-président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, membre du Comité intérim sur la sécurité nationale et membre du Comité permanent de la régie interne. Il a en outre fait partie du Comité sénatorial spécial sur le régiment aéroporté du Canada en Somalie, du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères, du Sous-comité sénatorial des anciens combattants, du Comité sénatorial permanent des

transports et des communications (vice-président) et du Comité sénatorial spécial de la sécurité des transports (président).

Le sénateur Forrestall est actuellement membre de l'Association parlementaire de l'OTAN, de l'Association parlementaire Canada-Europe, de l'Union interparlementaire, de l'Association parlementaire du Commonwealth, du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis et de la Légion royale canadienne et directeur du Conseil de l'Atlantique Nord du Canada.

L'hon. COLIN KENNY, sénateur

Profil de carrière

L'honorable Colin Kenny a prêté serment le 29 juin 1984 à titre de représentant de la province de l'Ontario. Il a débuté sa carrière politique en 1968 en occupant le poste de directeur exécutif du Parti libéral de l'Ontario. De 1970 à 1979, il a exercé au bureau de premier minstre les fonctions d'adjoint spécial, de directeur des opérations et de conseiller en politique. Il a aussi été adjoint au secrétaire principal du premier ministre, le très honorable Pierre Trudeau.

Rôle au sein de comités

Au cours de sa carrière au Parlement, le sénateur Kenny a siégé à de nombreux comités, dont le Comité spécial sur le terrorisme et la sécurité (1986-1988 et 1989-1991), le Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada (1994), le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité permanent des finances nationales et le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Il est actuellement président du Comité permanent de la sécurité nationale et de la défense et vice-président du Comité spécial sur les drogues illicites. Il siège aussi au Comité directeur du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Questions de défense

Le sénateur Kenny a été élu rapporteur du Comité de la défense et de la sécurité de l'Association parlementaire de l'OTAN. Il occupait auparavant les postes de président de la sous-commission de l'avenir de la sécurité et de la capacité de défense et de vice-président de la sous-commission sur l'avenir des forces armées de l'Association parlementaire de l'OTAN.

Courriel : kennyco@sen.parl.gc.ca

Site web : http://sen.parl.gc.ca/ckenny

L'hon. MICHAEL A. MEIGHEN, sénateur

Nommé au Sénat en 1990, l'honorable Michael Meighen fait partie de différents comités sénatoriaux permanents, notamment ceux des banques et du commerce, des pêches, de la sécurité nationale et de la défense, et est président du Sous-comité des affaires des anciens combattants. Il a aussi été membre du Comité mixte spécial sur la politique de défense du Canada et du Comité mixte spécial sur le renouvellement du Canada.

Au cours de sa carrière en pratique privée, le sénateur Meighen a été avocat au sein du cabinet Ogilvy Renault et conseiller juridique auprès de la Commission Deschênes sur les criminels de guerre. Il siége au conseil d'administration de Paribas Participations Limited, de J.C. Clark Ltd. (Toronto) et Sentry Select Capital Corp. (Toronto).

Au chapitre des activités communautaires, le sénateur Meighen a notamment oeuvré auprès de l'Armée du Salut (ancien président), du Festival de Stratford (ancien président), de la Fondation de recherche canadienne du cancer de la prostate (directeur), de la Fédération du saumon Atlantique - Canada (président), du University of King's College (chancelier), du Centre for Cultural Management de l'Université de Waterloo (président, conseil d'administration) et de l'Université McGill (gouverneur).

Le sénateur Meighen est diplômé de l'Université McGill et de l'Université Laval et a été décerné des doctorats honorifiques en loi civile de Mount Allison University en 2001 et du University of New Brunswick en 2002. Il vit à Toronto avec sa femme Kelly et leurs trois enfants.

L'honorable JIM MUNSON, sénateur

Jim Munson est mieux connu des Canadiens comme éminent journaliste et spécialiste des affaires publiques. Il a été mis en nomination deux fois pour un Prix Gémeaux en reconnaissance de son excellence en journalisme.

À titre de journaliste, il a été reporter pendant près de trente ans, plus récemment comme correspondant pour le réseau de télévision CTV. Durant toutes ces années, il a su mettre à profit ses connaissances, son savoir-faire et son talent d'observateur perspicace des gens et de la politique pour présenter aux auditeurs canadiens d'excellents reportages télévisés de toutes les régions du Canada et des quatre coins du monde. Il a assuré la couverture d'événements nationaux comme la campagne électorale des gouvernements de Pierre Trudeau, de Joe Clark et de Brian Mulroney, ainsi que d'événements internationaux comme la guerre entre l'Iran et l'Iraq, la guerre du Golfe et le massacre de la place Tiananmen à Beijing le 4 juin 1989.

Après une brève période de consultation auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, il s'est joint au cabinet du premier ministre, tout d'abord comme conseiller spécial en communications avant d'être promu directeur des Communications.

Jim Munson a été convoqué au Sénat le 10 décembre, où il représente la province de l'Ontario.

Il est actuellement membre du Comité de la sécurité nationale et de la défense, du Comité de la régie interne, des budgets et de l'administration et du Comité des langues officielles.

Jim Munson est né à Woodstock (Nouveau-Brunswick). Sa femme Ginette et lui vivent à Ottawa avec leurs deux fils.

ANNEXE V
Biographies du Secrétariat du Comité

Le MAJOR-GÉNÉRAL (retraité) G. KEITH MCDONALD

Le major-général McDonald a grandi à Edmonton. Il a fait ses études au Collège militaire royal de Saint-Jean et au Collège militaire royal de Kingston, où il a obtenu son diplôme en 1966 et été reçu pilote en 1967.

Au cours de ses 37 années de carrière dans les Forces canadiennes, le major-général McDonald a accumulé plus de 4 000 heures de vol à titre de pilote commandant de Tutor, de T-33, de CF5, de CF104 et de CF18.

Il a occupé des postes consultatifs au Collège militaire royal de Baden-Soellingen, en Allemagne, au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa, et au NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis. Il a notamment assumé les fonctions de commandant de l'escadron de CF18, et de commandant de l'escadre et de la base de Baden-Soellingen, en Allemagne.

Lorsqu'il a terminé sa carrière, le major-général McDonald était directeur des opérations de combat au QC du NORAD à Colorado Springs, aux États-Unis.

Après avoir quitté l'armée en 1998, le général McDonald a dû attendre la fin de la période réglementaire avant de se joindre à la firme BMCI Consulting en tant qu'expert-conseil principal à la Division de l'aérospatiale et de la défense. En 2002, il a quitté BMCI pour lancer sa propre entreprise, KM Aerospace Consulting.

Le major-général McDonald possède un diplôme en sciences politiques et en économie (programme de spécialisation) du Collège militaire royal du Canada. Il a suivi des cours à l'École d'état-major des Forces canadiennes et au Royal Air Force Staff College, en Angleterre. Il a également suivi des cours en matière de sécurité nationale, des cours de niveau supérieur en administration des affaires à l'Université Queen's, des cours sur la guerre électronique à l'Université de la

Californie, à Los Angeles, des cours en droit des conflits armés à San Remo, en Italie, ainsi que de nombreux autres cours de gestion de projet.

Le général McDonald est marié à Catherine Grunder de Kincardine (Ontario) et il a deux filles, Jocelyn et Amy.

K.R. Stewart, captv, directeur – Politique Asie-Pacifique

Le capitaine de vaisseau Kenneth R. Stewart se joint aux Forces canadiennes en 1971 comme réserviste. Il sert d'abord comme simple soldat au sein du *Hastings and Prince Edward Regiment*, puis comme matelot de 3e classe sur le NCSM CARLETON. En 1973, le captv Stewart s'enrôle dans la Force régulière et fréquente le Collège militaire royal de Saint-Jean jusqu'en 1976, année où il est transféré au *Royal Military College* de Kingston (Ontario) dont il sort diplômé en génie physique en 1978 avec le grade d'enseigne de vaisseau de 1re classe.

La carrière du captv Stewart a été ponctuée de diverses affectations à terre et en mer. Il a effectué plusieurs périodes de service auprès de l'état-major des Forces maritimes à Ottawa à titre d'officier d'état-major notamment responsable du développement, des besoins et des opérations d'une force. Il a fait partie du personnel du CEM J3 au sein du groupe du SCEMD et occupé les fonctions d'officier d'état-major du VCEMD. En mer, le captv Stewart a servi à bord des NCSM OTTAWA (DDH 229) et SKEENA (DDH 207) comme personne de quart, officier de pont, directeur de l'armement, contrôleur aérien des opérations anti-sous-marines et officier de combat. Il était commandant en second du NCSM FREDERICTON (FFH 337) lors de son déploiement dans l'Adriatique à l'appui de l'Opération SHARPGUARD. Il a commandé les NCSM COWICHAN (PB 162), FUNDY (PB 159) et REGINA (FFH 334). Le captv Stewart a fréquenté le Collège de commandement et d'état-major des Forces canadiennes à Toronto et il est récemment diplômé du *U.S. Naval War College* à Newport (Rhode Island). Il est entré dans ses fonctions de directeur – Politique Asie-Pacifique en août 2003.

Le captv Stewart est originaire de Belleville (Ontario) et est marié depuis 1981 avec Peggy Paradis de Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Ils ont deux adolescents très actifs.

BARRY A. DENOFSKY

Barry Denofsky a récemment pris sa retraite au terme de 35 années de service au sein du Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). M. Denofsky est entré à la GRC en janvier 1969 et à travaillé comme agent de la paix en Saskatchewan, en Alberta et au Québec. En 1972, il a été muté au Service de sécurité de la GRC, où il a participé à diverses enquêtes sur la sécurité nationale. Après la création du SCRS, en 1984, il s'est intéressé aux dossiers et a participé aux enquêtes du nouveau service concernant la sécurité nationale.

M. Denofsky a occupé divers postes fonctionnels et de gestion de niveau supérieur au sein du SCRS, notamment ceux de Chef, Contre-espionnage, Région du Québec; de directeur général adjoint, Opérations, Région d'Ottawa; de directeur général adjoint, Contre-terrorisme, Direction générale de la GRC, Ottawa; et de directeur général, Contre-espionnage, Direction générale de la GRC, Ottawa. Lorsqu'il a pris sa retraite du SCRS, M. Denofsky était directeur général, Recherche, analyse et production, Direction générale de la GRC, Ottawa. À ce titre, il était chargé de produire et de fournir au gouvernement des produits analytiques de toutes sources relatifs aux menaces à la sécurité du Canada.

M. Denofsky a aussi représenté le SCRS pendant de nombreuses années aux réunions du Comité spécial OTAN, à Bruxelles, en Belgique. Le Comité spécial est une organisation de services de sécurité et de renseignement représentant toutes les nations membres de l'OTAN. En 2002, M. Denofsky était président du Groupe de travail du Comité spécial OTAN.

M. Denofsky est diplômé de la University of Toronto et détient un diplôme d'études supérieures en administration publique de la Carleton University, d'Ottawa. Il est membre du Conseil consultatif du Canadian Centre of Intelligence and Security Studies (CCISS) de la Carleton University. Il est marié et père de deux enfants.

Dr. GRANT DAWSON

Grant Dawson s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire en mars. Il est l'attaché de recherche du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense

Le Dr Dawson a obtenu son double baccalauréat avec spécialisation (histoire et anglais) et sa maîtrise (histoire) de l'Université du Manitoba et son doctorat en histoire de l'Université Carleton à Ottawa. Sa dissertation constitue le premier examen critique du processus décisionnel du gouvernement canadien concernant sa contribution au déploiement de troupes dans le cadre des opérations de paix en 1992. Parmi les sujets de recherche d'intérêt particulier pour le Dr Dawson, mentionnons l'histoire diplomatique et militaire du Canada, l'histoire de la paix (notamment les écrits de Jean de Bloch), le maintien de la paix et la consolidation de la paix. Le Dr Dawson a publié dans le «Journal of Contemporary History» (article de tête en janvier 2002), «International Journal» (printemps 2000) et dans les éditions 2001 et 2003 du recueil d'essais de politique étrangère «Canada Among Nations».

Dr Dawson a donné des cours au Collège militaire royal de Kingston et a bénéficié d'une bourse de recherches doctorales du ministère de la Défense nationale et du Forum sur la sécurité et la défense en 2001-2002 et 2002-2003.

F. WILLIAM PRICE

F. William Price s'est joint à la Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement en janvier 2004. Il est attaché de recherche pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

M. Price a obtenu un baccalauréat *cum laude* en sciences, Programme du service extérieur (études en sécurité internationale) de l'Université Georgetown de Washington, DC, et une maîtrise en littérature (études en sécurité internationale) de l'Université St. Andrews d'Écosse. M. Price a également obtenu de l'Université Georgetown un certificat en diplomatie des affaires internationales et il a participé à l'élaboration d'un cours sur le Canada et la mondialisation. Il a également remporté la médaille Krogh et la médaille pour l'apprentissage, la paix et la liberté, et a été choisi comme conférencier à la collation des grades.

Les plus récentes études de M. Price portent sur la théorie des relations internationales post-positivistes, les interventions militaires face au terrorisme et l'émergence de compagnies militaires privées au Sierra Leone.

DANIEL CHARBONNEAU

Dan est arrivé à la Direction des comités du Sénat comme greffier de comité en 2001 et a travaillé pour plusieurs comités, soit les comités permanents de la sécurité nationale et de la défense; des affaires sociales, des sciences et de la technologie; et de l'agriculture et des forêts, et le Comité spécial des drogues illicites.

Dan détient un B.A. en science politique avec spécialisation en gouvernement canadien de l'Université Laurentienne. Étudiant, il était actif dans le campus et a occupé plusieurs postes clés à l'*Association des étudiantes et étudiants francophones* (AEF), notamment celui de président-directeur général. Il a été membre du sénat académique de l'université et de plusieurs de ses comités. Une fois diplômé, il a continué de s'occuper des affaires de l'université à titre de membre du conseil d'administration de l'Association des anciens de l'Université Laurentienne.

De 1995 à 2000, Dan a été adjoint spécial et agent de relations publiques d'un député de la Chambre des communes.

Actuellement, il étudie à temps partiel au Collège Algonquin pour devenir sommelier.

ANNEXE VI
Index des recommandations

CHAPITRE 2, POSTES FRONTALIERS

PROBLÈME 1, Piètre identification de la menace à la frontière
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° I.2, p. 21

PROBLÈME 2, Long délais de traitement du Service canadien du renseignement de sécurité
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 17.A, p. 25

PROBLÈME 3, Formation insuffisante pour les agents frontaliers à temps partiel
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 15.A, p. 29

PROBLÈME 4, Postes frontaliers dangereux
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 15.B, p. 31

PROBLÈME 5, Des douaniers armés?
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 16, p. 33

CHAPITRE 3, LES CÔTES

PROBLÈME 1, Vulnérabilité des côtes canadiennes
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 10, p. 35

PROBLÈME 2, Pas de plan en vue de la mise en place d'une couverture radar des côtes
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.1, p. 37

PROBLÈME 3, Insuffisance des patrouilles côtières de courte portée
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.2, p. 39

PROBLÈME 4, Insuffisance des patrouille côtières de longue portée
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.3, p. 41

PROBLÈME 5, Une Garde côtière sans mordant
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 4.1, p. 43

PROBLÈME 6, Aucun préavis annonçant l'arrivée d'un navire
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 6, p. 47

PROBLÈME 7, Savoir ce qui s'en vient
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 5, p. 49

PROBLÈME 8, Besoin d'un réseau international de communication de préavis de circulation maritime
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 4, p. 51
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 6.3, p. 51

PROBLÈME 9, Navires dont l'arrivée n'a pas été annoncée
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 7, p. 53

PROBLÈME 10, Transpondeurs pour petits bateaux
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.4, p. 55

PROBLÈME 11, Conteneurs dangereux
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.7, p. 57

PROBLÈME 12, Manque d'agents frontaliers canadiens à l'étranger
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.6, p. 59

PROBLÈME 13, Surveillance des Grands Lacs
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 8, p. 61

PROBLÈME 14, Surveillance des eaux intérieurs
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n^{os} 4.3 et 4.4, p. 65

PROBLÈME 15, Retards au chapitre de la formation
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.9, p. 67

CHAPITRE 4, FORCES CANADIENS

PROBLÈME 1, Compressions budgétaires
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 2 et 3, p. 69

PROBLÈME 2, Retard dans l'acquisition d'immobilisations
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 3, p. 73

PROBLÈME 3, Un rythme opérationnel excessif
Pour 130 $ de plus... Mise à jour sur la crise financière des Forces canadiennes, une vue de bas en haut, novembre 2002, n^{os} 2.A et B, p. 75

PROBLÈME 4, Une surcharge opérationnelle pour des troupes en nombre insuffisant
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 1, p. 79

PROBLÈME 5, Un examen qui n'a que trop tardé
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 4, p. 83

PROBLÈME 6, Trop peu d'exercices d'entraînement de grande envergure
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 1, p.21, p. 85

PROBLÈME 7, Le lent cheminement vers Wainwright
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, n° 2, p. 87

CHAPITRE 5, LA STRUCTURE ET LA COORDINATION AU SEIN DU GOUVERNEMENT

PROBLÈME 1, Besoin d'une haute influence
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 5.2, p. 89

PROBLÈME 2, Besoin d'une équipe solide
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 5.3, p. 93

PROBLÈME 3, Coordination au sommet
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 5.4, p. 95

PROBLÈME 4, Politique inexistante en matière de sécurité nationale
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 19, p. 97

PROBLÈME 5, Besoin de centres d'opérations d'urgence
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n°s 5.5, 5.6, 5.7, et 5.8, p. 99

PROBLÈME 6, Nécessité d'une coordination Canada-États-Unis
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, #1, p. 101
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, #3, p. 101
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 6.1, p. 101

PROBLÈME 7, Piétinement du partage de renseignements
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 3.4, p. 105

PROBLÈME 8, Surveillance mal coordonnée
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, #2, p. 107
La défense de l'Amérique du Nord : Une responsabilité canadienne, septembre 2002, #3, p. 107
Les *côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde*, octobre 2002, n° 6.2, p. 107

PROBLÈME 9, Manque de personnel dans les milieux du renseignement
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n^{os} 3.1, 3.2, et 3.3, p. 111

PROBLÈME 10, Faiblesse des activités de renseignement à l'étranger
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 17.B, p. 115

PROBLÈME 11, Ratés dans l'intégration de l'information
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 3.5, p. 117

PROBLÈME 12, Manque de surveillance
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 18, p. 119

PROBLÈME 13, Manque de coordination en matière de défense côtière
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 3, p. 123

PROBLÈME 14, Affectation des produits de la criminalité
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.10, p. 125

PROBLÈME 15, Le Canada est trop replié sur lui-même
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 6.4, p. 127

CHAPITRE 6, LES PORTS

PROBLÈME 1, Vulnérabilité des ports
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 8, p. 129
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 4.2, p. 129

PROBLÈME 2, Présence du crime organisé dans les ports
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 6, p. 131

PROBLÈME 3, Abords des ports
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 5, p. 135

PROBLÈME 4, Ressources policières insuffisantes dans les ports
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.5, p. 137

PROBLÈME 5, Contrôle insuffisant des conteneurs
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 7, p. 139

PROBLÈME 6, Surveillance insuffisante des conteneurs
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 9, p. 143

PROBLÈME 7, Vulnérabilité des traversiers
Les côtes du Canada : Les plus longues frontières mal défendues au monde, octobre 2002, n° 2.8, p. 145

CHAPITRE 7, AÉROPORTS

PROBLÈME 1, Contrôle des bagages enregistrés
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° III.2, p. 147

PROBLÈME 2, Vérifications insuffisantes des antécédents
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 11.C, p. 151
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° IV.5, p. 151

PROBLÈME 3, Aucun systéme cohérent d'attribution de laissez-passer côté piste
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 11.A, p. 155
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 11.B, p. 155

PROBLÈME 4, Manque de préparation des équipages d'aéronefs
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° I.1, p. 159

PROBLÈME 5, Des pilotes armés?
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° II.4, p. 161

PROBLÈME 6, Alerter les équipages d'aéronefs
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° II.1, p. 163

PROBLÈME 7, Rôle des agents de protection à bord
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° II.3, p. 165

PROBLÈME 8, Vulnérabilité des portes du poste de pilotage
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° II.2, p. 167

PROBLÈME 9, Formation en matière de sécurité pour les préposés à l'entretien
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° I.3, p. 169

PROBLÈME 10, Qui est responsable de la sécurité dans les aéroports?
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 13, p. 171

PROBLÈME 11, Sécurité des aéronefs compromise à cause du programme des expéditeurs connus
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° III.3, p. 175

PROBLÈME 12, Lacunes des exploitants de services aéronautiques à l'aéroport en matière de sécurité
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° V.1, p. 179

PROBLÈME 13, Les petits aéroports sont des maillons faibles dans le système de sécurité des aéroports
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° III.4, p. 183

PROBLÈME 14, Accès aux zones réglementées des aéroports
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° IV.4, p. 185

PROBLÈME 15, La poste et le fret aériens ne sont pas inspectés
L'état de préparation du Canada sur les plans de la sécurité et de la défense, février 2002, n° 14, p. 189
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° III.1, p. 189

PROBLÈME 16, Déficience du renseignement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° VIII.3, p. 193

PROBLÈME 17, Services policiers aéroportuaires inadéquats
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n^{os} VII.1 et VIII.4, p. 195
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° VII.2, p. 195

PROBLÈME 18, Manque de transparence dans les améliorations à la sécurité
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n° IX.3, p. 199

PROBLÈME 19, Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003, n^{os} IX.1 et IX.2, p. 201

PROBLÈME 20, Confidentialité excessive
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003 n^{os} X.1 et X.2, p. 205

PROBLÈME 21, Manque de transparence financière
Le mythe de la sécurité dans les aéroports canadiens, janvier 2003 n^{os} IX.4 et VIII.5, p. 209

CHAPITRE 8, LA PROTECTION CIVILE

PROBLÈME 1, Gestion déficiente des mesures d'urgence
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 17.A, p. 211

PROBLÈME 2, Mesures d'urgence improvisées
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 1, p. 213

PROBLÈME 3, Incapacité de déployer des forces policières en cas d'urgence
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 2, p. 215

PROBLÈME 4, Aucun rôle pour la Réserve
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 3, 10 et 11, p. 217

PROBLÈME 5, Pas de rôle pour la DART
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 4, p. 221

PROBLÈME 6, Mauvaise gestion des dépôts d'urgence
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 5, p. 223

PROBLÈME 7, Manque de matériel pour les premiers intervenants
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 6, p. 225

PROBLÈME 8, Absence de mémoire institutionnelle des « leçons retenues »
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 7, p. 227
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 17.E et 18.G(i), p.228

PROBLÈME 9, Manque de centralisation en protection de la santé
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 8, p. 229

PROBLÈME 10, Piètre collaboration
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 9, p. 231
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 18.B, C, p. 231

PROBLÈME 11, Communications publiques d'urgence
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 12 et 13, p. 233

PROBLÈME 12, Piètre équipement de communication
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 14 et 15, p. 237

PROBLÈME 13, Premiers répondants tenus à l'écart
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 16 et 18.A, p. 239

PROBLÈME 14, Base de données centrale déficiente sur les infrastructures essentielles
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 17.B, C, D, p. 241

PROBLÈME 15, Absence de leadership en matière de pratiques exemplaires
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n^{os} 18.A, D, E, F, et G(ii), p. 243

PROBLÈME 16, Les grandes villes devraient aider les régions
Les urgences nationales : Le Canada, fragile en première ligne – Stratégie de renforcement, mars 2004, n° 19, p. 245